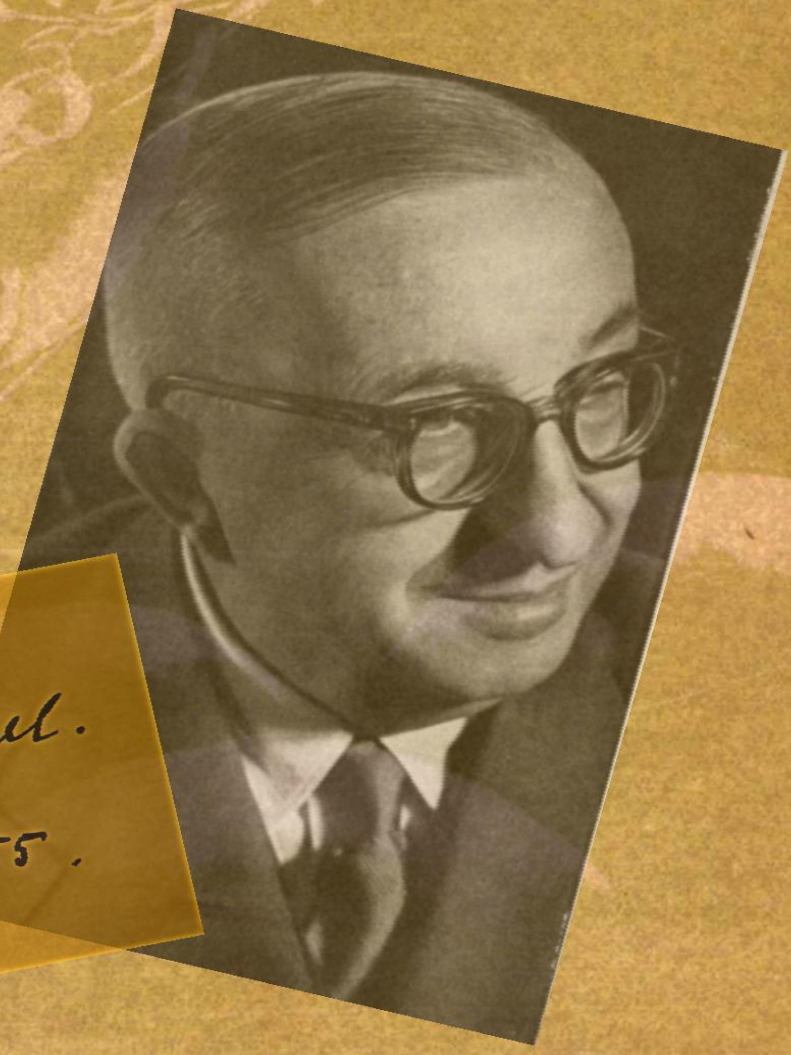
Stürmisches Leben



Ernst Reuter.
5. 5. 1955.

Aus der Lebensbeschreibung des berühmten Flugzeugkonstrukteurs Ernst Heinkel, *Stürmisches Leben*, Anfang der 50er Jahre erschienen und von Jürgen Thorwald herausgegeben, wird hier das erste Kapitel reproduziert sowie der umfangreiche Bildanhang der seltenen Fotos versammelt. Das Kapitel stellt in unterhaltsamer Weise dar, wie Heinkel quasi vorbestimmt zur Leidenschaft für das Fliegen und die Flugzeugkonstruktion kommt, in einer Zeit, als dies, zumindest im Kaiserreich, noch überwiegend belächelt wurde, was sich allerdings bald ändern sollte.

Dem beigegebenen Inhaltsverzeichnis vom Ende des Buches können die Titel der anderen Kapitel entnommen werden. Das Buch ist immer noch im Antiquariatshandel zu erwerben und wurde auch in einer ansprechenden Neuauflage herausgegeben. Es ist ein subjektiv gefärbter Blick in vergangene, andere Zeiten. Auch hier soll die Aufklärung über den wahren Heinkel in Auszügen aus dem pädagogischen Lexikon *Wikipedia* erfolgen . . .

„**Ernst** Heinrich **Heinkel** (* 24. Januar 1888 in Grunbach (Oberamt Schorndorf), Königreich Württemberg; † 30 Januar 1958 in Suttgart) war ein deutscher Ingenieur, Flugzeugkonstrukteur und Werkleiter. [...]

1933 bis 1945 – Zeit des Nationalsozialismus

Nach der „Machergreifung“ der Nationalsozialisten trat Heinkel zum 1. Mai 1933 der NSDAP bei (Mitgliedsnummer 1.696.413). Im selben Jahr begann die vorerst noch geheim gehaltene neue deutsche Luftwaffe mit der Beauftragung von Flugzeugwerken zur Entwicklung und Herstellung von Kampfflugzeugen. Die He 111, ein zweimotoriger ursprünglich als Verkehrsflugzeug geplanter Bomber, fand dabei besondere Beachtung durch die Luftwaffenführung. In Oranienburg (Heinkel-Werke Oranienburg) nahe Berlin wurde zwischen 1936 und 1937 eigens ein großes Werk zur Fertigung der He 111 errichtet, das bei Staatsbesuchen als Vorzeigewerk und Symbol deutscher Industrieleistung präsentiert wurde. Obwohl diese Anlage den Namen „Ernst Heinkel Werke“ trug, war sie ausschließlich Eigentum der deutschen Luftwaffe und wurde erst später von Ernst Heinkel selbst gekauft.

Der Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda Joseph Goebbels berief Ernst Heinkel im Oktober 1933 in den Verwaltungsrat des Werberats der deutschen Wirtschaft.

1937 wurde Ernst Heinkel zum Wehrwirtschaftsführer ernannt, ungeachtet der häufigen Auseinandersetzungen zwischen Heinkel und verschiedenen Organisationen der NSDAP, insbesondere der SS.

Ernst Heinkel war besessen von der Idee, Hochgeschwindigkeitsflugzeuge zu entwickeln. Deshalb spendete er Wernher von Braun einige seiner Flugzeuge, damit von Braun an diesen seinen neuartigen Raketenantrieb erproben konnte. 1938/39 wurde mit der He 176 das erste mit Flüssigtreibstoff betriebene Raketenflugzeug der Welt getestet. In Hans von Ohain fand Heinkel den richtigen Visionär, denn sie teilten beide die gleiche Leidenschaft. Heinkel stellte von Ohain als Chefingenieur in seinen Werken an und dieser entwickelte mit seinem Team das Heinkel HeS 3, das erste Strahltriebwerk der Welt. Am 27. August 1939 startete das erste Strahlflugzeug der Heinkel-Flugzeugwerke, die He 178, auf dem Flughafen Rostock-Marienehe.

1938 wurde Ernst Heinkel neben Ferdinand Porsche und Fritz Todt mit dem 1937 von Adolf Hitler neu gestifteten Deutschen Nationalpreis für Kunst und Wissenschaft ausgezeichnet, den er sich mit Willy Messerschmidt zur Hälfte (50.000 Reichsmark) teilte.

1939 erwarb Heinkel in Jenbach (Tirol) ein zuvor „arisiertes“ Metallwerk, das er technologisch erneuerte und auf Leichtmetallproduktion umstellte.

1943 referierte Heinkel bei einer Zusammenkunft der *Reichsarbeitsgemeinschaft für das betriebliche Vorschlagswesen* über das Betriebliche Vorschschlagswesen (BVW), das er seit 1930 in seinen Werken eingeführt hatte. Sein Vortrag wurde unter dem Titel *Meine Erfahrungen als Betriebsführer mit dem betrieblichen Vorschlagswesen* von der *Lehrmittelzentrale der Deutschen Arbeitsfront* veröffentlicht und war ein wichtiges Werbeinstrument für das seit 1939 von den Nationalsozialisten stark forcierte BVW.

Ernst Heinkel war der Typus eines eigenwilligen Erfinder-Unternehmers und verfolgte eine Firmenstrategie, immer neue Werke und Tätigkeitsbereiche zu akquirieren. Mit seinem hierbei eingeschlagenen forschen Tempo zog er sich jedoch die Kritik maßgeblicher Vertreter der Rüstungswirtschaft zu und musste sich schließlich einer von der Rüstungsbehörde vorgegebenen finanziellen Konsolidierung beugen, die sich 1943 in der Gründung der „Ernst Heinkel AG“ (EHAG) niederschlug. Mit der Konstruktion der AG wurde Heinkels direkter Einfluss auf seine Betriebe mit einer Belegschaft von rund 50.000 Menschen, vorwiegend Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge, vorerst gestoppt. Zwar behielt er zwei Drittel des Gesellschaftskapitals, musste sich aber mit dem Posten eines Aufsichtsratsvorsitzenden begnügen. Ein Großteil der Heinkel-Werke wurde 1945 zerstört bzw. enteignet und demontiert.

1945 bis 1958 – Nachkriegszeit

Die Beurteilung von Heinkels Rolle im Nationalsozialismus führte, vor allem durch von ihm selbst geschönte Darstellungen und Legenden um seine Person, zu Zerwürfnissen. Heinkel ließ bereits im Oktober 1945 eine Broschüre verteilen, die den Titel „Die Beziehungen von Herrn Prof. Dr. Ernst Heinkel zum Nationalsozialismus“ trägt und in der er sich zum Opfer und Gegner des NS-Regimes stilisierte. In einem Brief an die Entnazifizierungsbehörde teilte Heinkel mit: *„Ich bin ja als Antifaschist bekannt* […] *Seit 1933 bin ich Parteigenosse, aber nie Nazi gewesen, ich hatte dauernd Krach mit den Gauleitern, Kreisleitern* usw.“ Ernst Heinkel wurde 1948 verhaftet und zunächst als „Mitläufer“ des NS-Regimes, nach dem Berufungsverfahren jedoch aufgrund seiner Nähe zu dem Widerstandskreis von Canaris vor Kriegsende als „Entlasteter“ von den Alliierten eingestuft.

Sein Versuch, das 1939 erworbene Werk im österreichischen Jenbach, das nach Kriegsende als „Deutsches Eigentum“ eingestuft worden war, zurückzubekommen, scheiterte.

1950 begann der Neubeginn der Heinkel-Werke in Stuttgart mit der Produktion von Motoren, unter anderem für Veritas. Ab 1953 wurden Motorroller gebaut. Diese „Heinkel Tourist“ genannten Roller mit Viertaktmotor und in Öl laufendem Kettenantrieb wurden schnell wegen ihrer Robustheit berühmt. Im Jahr 1954 gründete Heinkel die „Ernst Heinkel Motorenbau GmbH“ in Karlsruhe. 1955 erweiterten die Heinkel-Werke das Sortiment mit der Heinkel Kabine um Rollenmobile. Ab 1958 kehrten die Heinkel-Werke in Speyer mit der erneuten Flugzeugentwicklung unter dem Namen Ernst Heinkel-Flugzeugbau zu ihren Wurzeln zurück. Die Firma ging 1964 in der Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH (VFW) - Fokker GmbH auf, die heute unter PFW Aerospace firmiert.”

Soweit also ein wenig der „andere" Heinkel aus heutiger Sicht . . .

Es folgt das Inhaltsverzeichnis mit dessen Auskünften . . .

KAPITELÜBERSICHT

Das Geschenk von Echterdingen 1888–1911 . . . 5
Johannisthaler Romanze 1911–1914 31
Der erste Sturm 1914–1918 61
Eigenes Werk im Werden 1918–1924 94
Schritt in die Welt 1925–1930 129
Rausch der Schnelligkeit (I) 1930–1934 177
Menschen und Mächte 1924–1933 222
Um die neue Luftwaffe 1933–1937 239
Die Höllentaucher 1937–1939 290
Rausch der Schnelligkeit (II) 1935–1939 312
Udet oder der Weg in die Katastrophe 1938–1941 . 349
Der Schritt über die Schwelle 1939–1945 391
Finale / Zwischen den Zeiten 1945–1953 451

BILDNACHWEIS

Porträt-Aufnahme von Ingeborg Schultz
Alle übrigen Bilder aus dem Archiv Heinkel

Frontispiz und . . .

ERNST HEINKEL

STÜRMISCHES LEBEN

HERAUSGEGEBEN
VON
JÜRGEN THORWALD

EUROPÄISCHER BUCHKLUB
STUTTGART ZÜRICH SALZBURG

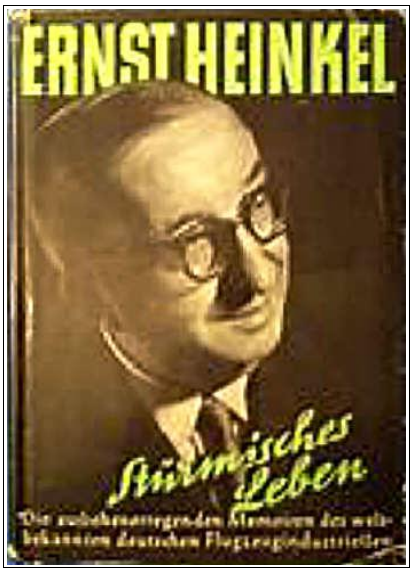
Verlagsinformation - ohne Jahr.

SONDERAUSGABE EUROPÄISCHER BUCHKLUB
Stuttgart Zürich Salzburg

Alle Rechte beim Mundus-Verlag, Stuttgart

Einbandgestaltung von E. Aurich und Karl Staudinger

Rechts: Schutzumschlag der Erstausgabe beim Mundus-Verlag, 1953.



Links: Udet, Milch, Heinkel, unbekannt (1938)
(Foto: Bundesarchiv)

I

DAS GESCHENK VON ECHTERDINGEN

1888–1911

Mein „wahres" Leben begann nicht im Dreikaiserjahr 1888, in dem Kaiser Wilhelm I. und Friedrich III. starben, Kaiser Wilhelm II. auf den Thron und ich an einem schauerlich kalten Januartag auf die Welt kam – als kleiner unbeachteter Flaschnerbub in dem noch unbeachteteren Dorf Grunbach im Remstal im Schwabenland.

Es begann vielmehr am 5. August 1908 auf den Feldern von Echterdingen bei Stuttgart. Es begann angesichts des unheimlich grellen Feuerscheins, in dem das Zeppelin-Luftschiff LZ 4 vor meinen Augen verbrannte. Mir Zwanzigjährigem war die Zunge gelähmt vor Entsetzen, während das Zeppelin-Luftschiff – eben noch die strahlend schöne, so lang bezweifelte und jetzt doch Wirklichkeit gewordene Verkörperung des uralten Traumes vom Menschenflug – von einer Gewitterböe emporgerissen wurde und mit seinem Heck einige Baumkronen berührte. Mit unfaßbarer Schnelligkeit ging es in einer riesigen bläulichen Flamme auf, welche die Stoffbespannung verzehrte und nur das metallene Gerippe übrigließ. Das Gerippe verbog sich knirschend in der sengenden Glut. Es nahm bizarre Formen an und stürzte mit einem schauerlich berstenden Krachen auf die Erde herab, während die Zehntausende der Zuschauer auf eine so unbeschreiblich entsetzte Weise aufschrien, wie sie mir niemals wieder begegnen sollte – auch im Sturm der Luftangriffe des zweiten Weltkrieges nicht.

Das geschah alles in einer so blitzartigen Aufeinanderfolge, daß sich die einzelnen Bilder vor meinen Augen ineinander verwischten. Ich sah noch die Männer an den Haltetauen, die das

für unsere damaligen Augen herrliche Luftschiff an der Erde festgehalten hatten. Das Schiff riß sie mit den Tauen in die Höhe, bis sie sich verzweifelt losließen und zu Boden stürzten. Ich sah noch den ahnungslos aufschreienden vollbärtigen Mann, dem ein losgerissener Halteanker in den Schenkel fuhr und eine klaffende Wunde hinterließ. Ich sah die verzerrten Gesichter der Vierzig- oder Fünfzigtausend, die mit Fahrrädern oder in total überfüllten Sonderzügen von Stuttgart nach Echterdingen gefahren waren, um das Wunder des Luftschiffes zu sehen, über dessen ersten großen Überlandflug vom Bodensee das Rheintal hinab und über Oppenheim, Frankfurt zurück seit den frühen Morgenstunden Extrablatt auf Extrablatt herausgegeben worden war. In diese Bilder hinein schob sich schon der Anblick des durchglühten Wracks auf der Erde. Fast gleichzeitig aber erklang von der Straße her eine hohe, dünne, verzweifelte Stimme, die da rief: „Ich bin ein verlorener Mann . . .“

Als ich in die Richtung sah, aus der die Stimme kam, blickte ich in das totenblasse breite Gesicht des Grafen Zeppelin, dessen großer weißer Schnauzbart tief über seine Lippen hing. Seine weit aufgerissenen, klagenden Augen standen voller Tränen. Die bebenden Hände waren nach vorn gestreckt. Der 70jährige stand in einem hochbeinigen offenen Daimler-Wagen, in dem ihn der damals berühmte Daimler-Rennfahrer Salzer nach seiner Landung in Echterdingen zum nächsten Telefon gefahren hatte, um den weiteren Verlauf der bisher so erfolgreichen ersten Vierundzwanzigstundenfahrt zu besprechen, mit welcher er nach einem Jahrzehnt der Mißachtung, des Spotts und der Zweifel zweieinhalb Millionen Mark erringen wollte, die der Reichstag unter der Voraussetzung für sein Luftschiff ausgesetzt hatte, daß es 24 Stunden lang flugfähig blieb. Der Graf brauchte die Millionen dringend. Er hatte sein Vermögen verbraucht, um seine Idee vom lenkbaren Luftschiff zu verwirklichen. Und nun sah er sich einem wirren Haufen verglühenden Metalls gegenüber. Ich sah wie gebannt auf seine bebenden alten Hände, während er immer wiederholte: „Ich bin ein verlorener Mann.“

Aber noch während er diese Worte aussprach, erhoben sich ringsum Stimmen unter den Leuten, die sich um seinen Wagen

drängten. Sie riefen: „Mut! Mut! Mut!" Ein Arbeiter warf seine Geldbörse in den Wagen. Links und rechts von mir wurde plötzlich davon gesprochen, daß gesammelt werden müsse, um Zeppelin in die Lage zu versetzen, ein neues Luftschiff zu bauen. Das Wort „Sammeln" begleitete mich bis zu dem Zug, mit dem ich in dem allgemeinen traurigen Aufbruch nach Stuttgart zurückfuhr. Der Zug war wiederum so überfüllt, daß ich nur durch ein Fenster einsteigen konnte. Während aber ringsum nur über das Unglück und über die Spenden für einen neuen Zeppelin gesprochen wurde und ich an die Tür gepreßt dastand, überfiel mich plötzlich – (wer wüßte in solchen Augenblicken, die über Leben und Arbeit entscheiden, wohl zu sagen, warum und woher entscheidende Gedanken kommen) – plötzlich also überfiel mich die Erkenntnis, die dann den Anfang für alles bildete, was ich mein „wahres Leben" und seine bescheidene Bestimmung nennen könnte. Mir wurde klar, daß die Verwirklichung des Traumes vom Fliegen, wie sie Graf Zeppelin und andere unter dem allgemeinen Schlagwort „leichter als Luft" versuchten, indem sie Luftschiffe von einer leichten Wasserstoff-Füllung tragen ließen, gar keine dauerhafte Erfüllung dieses Traumes sein konnte. Sie würde so wie hier in Echterdingen immer wieder an den Unberechenbarkeiten der Naturgewalten scheitern. Wenn überhaupt eine Verwirklichung dieses Traumes möglich war, dann nur mit den weniger empfindlichen Maschinen „schwerer als die Luft", angetrieben durch Motor und Luftschrauben. Von der Existenz solcher Maschinen in Frankreich und Amerika hatte ich gehört und gelesen, ohne bis dahin auf diese Nachrichten besondere Aufmerksamkeit zu verschwenden.

In Schweiß gebadet, immer enger an das Fenster gezwängt, vom Stimmengewirr umrauscht, ging mir, sozusagen als Geschenk des Echterdinger Unglücks, auf, wo für mich als werdender Ingenieur die große Chance der Zukunft lag und wo in dem allgemeinen Sturm der technischen Entdeckungen und Errungenschaften, der die damalige Zeit auszeichnete, noch Ungewöhnliches zu leisten war: beim in Deutschland noch wenig beachteten Luftfahrzeug „schwerer als die Luft . . ."

Ich war an jenem Augusttag ein wenig bemitteltes „Stu-

dentle“ in Stuttgart, im vierten Semester an der Technischen Hochschule. Ich war ein werdender „Maschinenbauer“, der in die Zeit der dicht aufeinander folgenden sensationellen Entdeckungen, von der Elektrizität und dem Elektromotor über den Benzinmotor, das Motorrad und das Auto bis zur Fliegerei, hineinwuchs. Ich war gerade zwanzig Jahre alt, körperlich nicht besonders groß, aber mit einem auffallenden Kopf, von dem meine Kommilitonen meinten, „es könnt' was drinne sein, fragt sich nur was . . .“, und mit der noch auffallenderen großen Schwabennase meiner Familie ausgestattet.

Ich hatte die Tugenden und Untugenden angenommen, die junge Studenten von damals haben mußten, wenn sie als Studenten gelten wollten. Ich schlug mich bei der Burschenschaft „Ghibellinia“, ich trank mit den „Ghibellinen“, bis mir der Spitzname „Fläschle“ sicher war. Neben dem Studium war die „adjutantenmäßige“ Betreuung unseres Paukarztes, des 65jährigen Obermedizinalrates Dr. Hedinger, der den Ghibellinen 25 000 Mark vermacht hatte, dank meiner Standfestigkeit beim Wein zu einer Hauptbeschäftigung geworden. Ich hatte dem gemütlichen alten Genießer jeden Vormittag in seinem Stuttgarter Heim in der Friedrichstraße Gesellschaft zu leisten und an seinem Vesper, bestehend aus geräucherter Zunge und einer Flasche Affenthaler Rotwein, teilzunehmen. Das war so oder so – nicht nur für einen geldarmen Studenten wie mich – erfreulicher als wissenschaftliche Rechenkünste. Nach dem Vesper führte mich mein nahrhafter „Dienst“ bei dem Doktor zum Mittagessen ins Hotel Victoria und danach häufig zum Nachmittagsspuz auf das Land, in die Weingasthäuser von Endersbach. Im „Lamm“ und im „Rößle“ saßen wir und tranken auf des Doktors Kosten, bis wir am Dorfbachgeländer entlang zum Bahnhof schlichen.

Von Luftfahrt und Flugzeugen wußte ich noch nicht viel mehr, als jeder begeisterungsfähige Junge aus jenen Tagen wußte, der Zeitungen und technische Journale las. Ich wußte, daß um 1896 herum ein Deutscher, namens Otto Lilienthal, ausgerüstet mit großen Schwingen, die Vogelflügeln ähnelten, erfolgreiche Gleitflüge durchgeführt hatte und eines Tages abgestürzt war, als er zum ersten Male merkte, daß er nicht nur

abwärts glitt, sondern Höhe gewann. Die Überraschung hatte – so versuchte man wenigstens Lilienthals Ende zu erklären – seine Steuerbewegungen verwirrt. Ich wußte, daß verschiedene Erfinder sich mit der Luftschraube beschäftigten und behaupteten, man müsse mit einer Luftschraube, so wie mit einer Schiffsschraube im Wasser, einen Flugkörper durch die Luft treiben oder ziehen können, wenn man – ähnlich der Dampfmaschine im Schiff – einen leichteren Antrieb für die Luftschraube fände. Dieser Antrieb war inzwischen in Gestalt des Benzinmotors erfunden worden. Und seitdem hatte man gehört, daß in Amerika zwei Brüder Orville und Wilbur Wright ein Fluggerät mit Flügeln, Motor und Luftschraube gebaut und damit 1903 einen Luftsprung von 200, 1904 einen solchen von 400 m Länge durchgeführt und 1905 sogar 39 km weit in niedriger Höhe geflogen waren. Das heißt, angeblich waren sie geflogen, denn unsere Zeitungen glaubten nicht recht daran und schrieben von den „lügenden Brüdern". Ich wußte auch dies und jenes über einige Franzosen, über gewisse Leute wie Farman, Delagrange, Blériot und Voisin, die sich ebenfalls mit Flugapparaten beschäftigten und 1906 angeblich Luftsprünge über 25 m Länge und 1907 einen kleinen Flug von 770 m Länge und 12 m Höhe vollbracht hatten. Wiederum: angeblich nur. Denn in Deutschland hielt, abgesehen von einigen „Narren", noch kaum jemand etwas von der Möglichkeit, mit Apparaten zu fliegen, die „schwerer waren als die Luft".

Mehr wußte ich vom Grafen Zeppelin und seiner damals schon mehr als zehnjährigen Mühe, ein lenkbares Luftschiff zu bauen, das von den Luftballonen ausging, aber inwendig ein starres Gerüst enthielt und sich mit Motor und Luftschraube vorwärts bewegen ließ, nicht. Bis wenige Jahre zuvor hatte auch Zeppelin als „der verrückte Graf" gegolten, und unser alter Hedinger schüttelte sich vor Lachen, wenn er beim Affenthaler prophezeite: „Der guate Mann moint, er könnt' durch d' Luft fahre – – – hahaha . . ." Aber in den letzten Jahren war der Name des „alten Narren" ein nationaler Begriff geworden. In Deutschland begann man wenigstens, an ihn zu glauben, obwohl er seine ersten drei Luftschiffe durch Unfälle, technische Mängel oder Geldverlust wieder verloren hatte. Viel weiter

reichte indessen auch hier mein Wissen nicht. Wichtiger schien mir allzuoft noch die Qualität der Weinsorten unserer Rebennester und ihrer Mädchen. Und es gab zu viele Mädchen und Weine, die in jener gesegneten, noch so sorglos lebenssicheren Zeit gekostet sein wollten, bevor man sich in den Ernst des Lebens stürzte und sich sein Teil auf dem scheinbar noch weiten, unerschöpflichen Felde der Technik sicherte, auf dem jeder findige Mann ohne riesige Laboratorien und wissenschaftliche Apparate – wie heute – noch technische Wunder erdenken und vollbringen konnte.

Ich war dafür entschuldigt. Manche der Heinkels – fast alles bescheidene schwäbische Handwerker, Kupferschmiede vor allem, oder Flaschner, wie mein Vater einer war – hatten im Land des spottbilligen Weines keine besonders trockene Lebensweise geschätzt. Und auch sonst hatte einige von ihnen, wie man sagte, „die Wesp' gestochen", was soviel hieß wie: sie hatten ein ziemlich heftiges Temperament. Mich hatten vielleicht gleich nach der Geburt mehrere unserer „Familienwespen" gestochen, weil ich der Kleinste von allen Heinkels war, diese körperliche Kleinheit aber wettgemacht war durch „Temperament" und Lebenskraft.

Während normalerweise die Kinder beim Essen einen Latz aus Stoff umgehängt bekamen, hatte mein Vater mir aus Kupferblech einen „Trieler" gehämmert, der unten eine Art Regenrinne trug und meinem Temperament gewachsen war. Lehrer und Pfarrer hatten meinem ausgesprochen ruhigen, bescheidenen und enthaltsamen Vater frühzeitig mitgeteilt, ich unternähme alles, „was Gott verboten hätte". Und als die Frauen von Grunbach ausrissen, als ich auf den steil abfallenden Straßen im Dorf ohne Bremse und Freilauf und mit viel zu kurzen Beinen Rennen auf dem Fahrrad fuhr, sagte der Pfarrer voraus, ich würde es bestimmt nicht zu einem anständigen bürgerlichen Wohlstand bringen.

Immerhin hatte es bei mir für die Realschule in Schorndorf, den Traum vieler Grunbacher, die aus ihren Kindern etwas Besseres machen wollten, gereicht, allerdings nicht nur zur Schule, sondern auch zu ständigen wütenden Schlachten mit den Schorndorfer Lateinschülern, die sich überheblich und ein-

gebildet vorkamen wie die jungen Götter, unter ihnen ein gewisser Reinhold Maier, der 50 Jahre später einmal Ministerpräsident in Schwaben werden sollte. Es reichte dann auch ohne besondere Mühe zur Oberrealschule in Cannstatt und zum Abitur unter den „ersten Sechs", was meiner Mutter, die im schwarzen Sonntagsstaat im Cannstatter Kursaal saß und die Prüfungsergebnisse vernahm, Tränen der Freude bescherte und meinem Vater die tröstende Gewißheit gab, daß in meinem so bemerkenswert dicken Kopf nicht nur Dummheiten, unüberlegte Einfälle, Mädchen und in der Stille stibitzte Viertele Wein steckten, sondern vielleicht auch noch etwas anderes.

Ich wollte „Ingenieur" werden, den Traumberuf jener Tage ergreifen, der damals noch so viel bedeutete wie eine Eintrittskarte ins technische Wunderland, und mein Vater sagte „Ja" zu meinem Wunsch. Für die praktische Lehrzeit wurde ich „Praktikant" in der Maschinenfabrik Grotz in Bissingen an der Enz, die damals berühmt war für die Herstellung von Kurbelwellen und Spezialgeräten, an denen mit äußerster Sorgfalt gearbeitet werden mußte. Als ich bei Werkmeister Scheible eine kleine Dachkammer bezog und das erste selbstverdiente Geld meines Lebens, ganze zwölf Mark in der Woche, entgegennahm, hätte ich jeden verlacht, der mir verkündet hätte, daß die Firma Grotz einige Jahrzehnte später mein Eigentum und ein kleines Teilglied meiner Werke werden würde. Ich stand an der Drehbank, am Schraubstock und an den Fräsmaschinen. Zwölf Monate lang. Auch wenn mir Meister Scheible später eine Uhrkette schenkte, deren Glieder aus lauter Metallteilen bestanden, die ich verpfuscht hatte, lernte ich sehr viel, obwohl die Freiheit mächtig lockte. Für eine Mark konnte man sich nicht nur satt essen, sondern auch selig betrinken, so selig, daß ich an manchem Wochenende auf die Holzstapel in einem Lagerschuppen verschwand, um auszuschlafen. Eine rote Wurst kostete zwölf, ein kleiner Wecken drei Pfennige. Der Jägerwirt, der aussah wie der verehrte Kaiser Franz Joseph in Wien, brachte Wurst und Wecken zum Frühstück in die Werkstatt. Für 25 Pfennige aß ich zu Mittag und war satter als ein Fürst. Die Flasche Bier aber kostete nur zehn Pfennig und ein Viertele Wein deren 25. Die Umgebung mit Bietigheim, Untermberg, Groß-Sachsenheim

lockte gewaltig, und jede Heimkehr endete mit Unfug und Gesang, die die Bürger ärgerten.

Gelegentlich ließen wir Geschäftsschilder und Fensterläden und schließlich als Höhepunkt den Gartenzaun unseres Obermeisters verschwinden. Der Obermeister heftete mir zur Strafe dafür den Stehkragen, den ich während der Arbeitszeit in seinem Schrank ablegen durfte, an Stelle des Kragenknopfes mit einer gewaltigen Kupferniete zusammen, obwohl er wußte, daß ich nun am Samstagmittag ohne Kragen heim zu meinen Eltern fahren mußte. Das war die Bissinger Zeit.

Auf Bissingen folgte die Gießerei Kuhn: schmutziger, staubiger, aber so „stürmisch" wie alles zuvor. Und dann kam die Hochschule in Stuttgart. Und da war ich nun.

Der schicksalhafte 5. August 1908 hatte mich nicht in Stuttgart getroffen, sondern im Schwarzwald auf dem Ruhestein. Dr. Hedinger, der Unverwüstliche, hatte meinen Confuchs Schieck und mich dorthin geladen, um mit ihm Urlaub von den „Strapazen" Stuttgarts und seiner Umgebung zu nehmen. Wir Jungen hatten die Nacht vorher im Hotel durchgetanzt und schnarchten bis tief in den Tag hinein –, beide im Badezimmer, das uns das überfüllte Hotel und der bei aller Weinlust sparsame Doktor zugewiesen hatten, Schieck auf dem Boden und ich als der kleinere in der Wanne –, als draußen die Extrablätter ausgerufen wurden mit der unglaublichen Nachricht, daß der Zeppelin mit dem Grafen Zeppelin an Bord den Rhein entlang nach Norden flog. Das Hotel geriet in Aufruhr wegen dieser Sensation. Unsere eigene Neugier, unsere Lust nach dem Neuen und dem Abenteuer trieb uns aus dem Bad. Wir packten unsere Pappschachteln zusammen, denn einen Koffer besaß keiner von uns. Wir erbaten von unserem Doktor ein paar Mark. Wir hörten nicht mehr darauf, daß er uns hinter seiner Rotsponflasche nachrief: „Laufet dem Narren doch net nach, ihr Geißböck' . . . ihr . . ."

Wir rannten den Hotelberg hinunter zum Bahnhof. Ich verlor unterwegs meine Schachtel. Sie platzte auf. Ich las mein Sonntagshemd und meine Sonntagskrawatte von der Straße auf, klemmte sie unter den Arm und lief weiter. So erreichten wir noch den Zug nach Mainz.

Aber der Zeppelin war nirgendwo zu sehen. Die Menschen auf den Bahnhöfen ballten sich zusammen. Die Extrablätter wurden in den Zug gereicht. Es war wie ein Wunder über Deutschland gekommen. Die Aufregung wurde von Station zu Station größer. In Frankfurt hörten wir, daß wir den Zeppelin vielleicht in Karlsruhe sehen könnten. Also fuhren wir nach dort. Aber auch das war vergebens. Der Zeppelin sollte schon in Stuttgart sein. Da kratzten wir unsere letzten Pfennige zusammen, um noch ein paar Fahrkarten vierter Klasse nach Stuttgart zu kaufen. Stuttgart schien menschenleer. Nur der Bahnhof wimmelte von Männern, Frauen und Kindern, die sich zu den Zügen nach Echterdingen drängten. In einen der vielen Extrazüge mogelten wir uns hinein, ohne Fahrkarte und ohne Geld. So kamen wir ans Ziel.

Ein paar Wochen später fragte der alte Hedinger unseren Fuchsmajor: „Was hent ihr mit dem Heinkel g'macht? Der verlernt 's Saufe . . ."

Die „Ghibellinen" wußten keine rechte Antwort darauf. Ich hätte darauf die Antwort geben können. Ich hatte einfach das Gebiet entdeckt, das mein vorher verzetteltes, oftmals verspieltes Interesse fesselte.

Ich versuchte zunächst an der Hochschule selbst, mich ernster über Flugzeugbau zu informieren. Ich hörte, daß der Professor Baumann, der eigentlich Mathematiker und ein ganz abstrakter Theoretiker war, plötzlich angefangen habe, Vorlesungen über Flugzeugbau zu halten. Ich begab mich also in seinen Vorlesungssaal.

Ich fand einen kleinen, untersetzten Mann mit einem schwarzen Schnurrbärtchen, der Kurven und Berechnungen an die Tafel malte, die ich nur halb verstand. Als Hörer saßen außer mir seltsamerweise nur noch drei Frauen dort: eine ältere, eine mittelalterliche und eine ganz junge. Die junge strickte ununterbrochen. Auch bei der nächsten Vorlesung fanden sich keine anderen Hörer ein. Diesmal strickte auch die mittelalterliche Dame. Ich bekam heraus, daß es sich bei den weiblichen Zuhörern um die Frau, die Schwiegermutter und das Kindermädchen des Professors handelte. Sie saßen da, damit der Professor nicht vor leeren Bänken redete. Letzteres wäre verständ-

lich gewesen, denn auch ich langweilte mich sehr. Ich blieb Baumann trotzdem aber mit einer merkwürdigen Zähigkeit, vielleicht auch in Ermangelung von etwas Besserem, treu.

Dafür bescherte mir ein Zufall kurze Zeit danach, was ich wirklich suchte. Er gab mir bei den „Ghibellinen" einen Bundesbruder namens Reinhard. Er war der Sohn reicher Wirtsleute aus Obersontheim, und sein Monatswechsel war zu fürstlich, als daß er schon nach zwei oder vier Semestern seine Vordiplomprüfung hätte machen können. Als er das achte Semester glücklich hinter sich hatte, ohne einen Gedanken auf das Examen zu verschwenden, bedachten die Ghibellinen mich mit dem Auftrag, Reinhard zum „Vordiplom" einzupauken, wenn nötig, mit „sanfter Gewalt". Das besorgte ich wohl oder übel in den Ferien. Ich nahm Reinhard mit zu meinen Eltern nach Grunbach. Er war zwei Köpfe größer und vier Jahre älter als ich. Aber er war zerknirscht und folgsam. Ich sperrte ihn jeden Tag mehrere Stunden in meine Kammer ein, zog den Schlüssel ab und schloß erst wieder auf, wenn er von innen auf Ehrenwort versichert hatte, daß er mit seinem Pensum fertig sei. Manchmal war er trotz Ehrenwort nicht fertig. Dann sperrte ich ihn von neuem ein. Da passierte an einem wunderschönen Sonnentag folgendes:

„Laß mich raus. Ich weiß was Feines für dich", sagte Reinhard hinter der Tür.

„Was weißt du schon?" fragte ich.

„Sag ich nur, wenn du mich rausläßt . . ."

„Erst die Arbeit", sagte ich.

„Wenn du wüßtest, was ich meine, ließest du mich sofort raus . . ."

„Was willst du schon wissen", sagte ich, schon weniger entschlossen, „du willst mich bloß hineinlegen."

„Nein", sagte er, „du willst doch Flugzeuge studieren. Ich weiß, wo du alles nachlesen kannst und wo es die neuesten Bilder aus Frankreich und Amerika gibt . . ."

„So?" fragte ich mißtrauisch, aber auch interessiert. „Und wo soll das sein? . . ."

„Erst aufsperren", sagte er.

„Erst sagen, wo?"

„Erst aufsperren . . ."

Wir verhandelten noch eine Weile, aber dann ließ ich ihn doch aus seinem Käfig raus, und er verriet mir, daß es im Café Reinsburg in Stuttgart viele ausländische Illustrierte und Zeitschriften – die einzigen in Stuttgart – gäbe, und darin seien die französischen und amerikanischen Flugzeuge nicht nur abgebildet, sondern auch genauestens beschrieben.

Ich war sofort Feuer und Flamme. Ich wäre am liebsten auf der Stelle nach Stuttgart gefahren. Aber dann dachte ich an das Wort „Café". „Café", sagte ich, „da muß man Kaffee trinken, sonst lassen die einen nicht ran. Kaffee ist teuer . . ."

„Du brauchst ja nur eine Tasse zu trinken", tröstete mich Reinhard, „die hält schluckweis ein paar Stunden . . ."

Auf diese Weise fing im Café Reinsburg meine Entdeckungsreise in das Gebiet des Flugzeugbaues an, auf dem Frankreich inzwischen die absolute Führung an sich gerissen hatte, während alle offiziellen deutschen Stellen und auch der größte Teil der deutschen Zeitungen in sorgloser Ahnungslosigkeit vom „Flugzeug schwerer als Luft" immer noch nichts wissen wollten. Mittlerweile war einer der Brüder Wright nach Frankreich gekommen. Ende 1908 hatte er von dem Truppenübungsplatz Avour aus im Dauerflug eine Strecke von 124 km Länge in zwei Stunden ohne jede Störung zurückgelegt.

Das Gerede von den „lügenden Brüdern" war verstummt. Farman, vor allen Dingen aber der französische Autofabrikant Blériot hatten neue Flugzeuge gebaut. Im Café Reinsburg „erlebte" ich im Sommer 1909 mit, wie Louis Blériot in 32 Minuten über den Ärmelkanal nach England flog und die ganze Welt in atemloses Staunen versetzte. Selbst Österreich fing an, Deutschland zu überflügeln. Der Österreicher Igo Etrich hatte nach den Ideen des Hamburger Professors Ahlborn ein leistungsfähiges Motorflugzeug gebaut, dem er den Namen „Etrich-Taube" gab. Sein Vorbild war die Flügelform des Flugsamens der Zanonia-Macrocarpa, einer tropischen Pflanze, die sich Professor Ahlborn aus einem Botanischen Garten in Java hatte schicken lassen.

In Deutschland begannen sich aber nun wenigstens einzelne Pioniere, auf eigene Kosten und eigene Faust, als Flugzeugbauer und Flieger zu rühren. Ich sah Bilder der ersten Deut-

schen, die versuchten, den Franzosen nachzueifern. Unvergeßlich blieb mir das rührende Bild des Konstrukteurs Karl Jatho, der feierlich im Bratenrock und Zylinder vor einem unförmigen Dreidecker mit französischem Motor saß, mit dem er in der Heide bei Hannover kleine Flugsprünge versuchte. Unvergessen auch das erste Bild des Motorradfabrikanten Hans Grade, der soeben seinen ersten Apparat aus Bambusstangen und Leinwand gebaut und einen kurzen Flug damit absolviert hatte. Schließlich der Großkaufmann und Generalvertreter vieler Firmen, August Euler, der in Griesheim bei Frankfurt eine Flughalle errichtete und zunächst Versuche mit einem französischen Voisin-Doppeldecker machte, den er sich als Vorbild in Frankreich gekauft hatte. So las ich auch eines Tages, daß der Frankfurter Oberbürgermeister Adikkes in Frankfurt eine erste „Internationale Luftfahrtausstellung" veranstalten wollte. Die Stadt Frankfurt setzte hohe Preise für Flugleistungen verschiedener Art aus und lud zum Wettbewerb die berühmtesten französischen und belgischen Flieger für die Woche vom 3. bis 10. Oktober nach Frankfurt ein. Als ich dies las, wußte ich, daß ich diese Ausstellung sehen mußte, koste es, was es kosten wolle.

Ich wußte allerdings nicht wie. Das Geld, das mir mein Vater zum Studium geben konnte, reichte nur für das Nötigste. Seit ich den Flugzeugbau „entdeckt" hatte, befand ich mich meinem Vater gegenüber ohnedies in einer zwiespältigen Situation. Ich merkte, wie ich mich innerlich immer weiter vom Studium des Maschinenbaues entfernte. Ich hatte das eine oder andere Mal vorsichtig bei meinem Vater „angetippt". Ich hatte von ihm aber über die Fliegerei nur zu hören bekommen: „Das sind Seiltänzer, die gehören in den Zirkus." Ihn, der in mir nur den werdenden Ingenieur sah, wollte ich nicht bitten, mir das Fahrgeld nach Frankfurt zu geben. Schließlich fiel mir in meiner Not nichts anderes ein, als das wertvollste Buch, das ich damals besaß, zu verkaufen. Es handelte sich um das Buch „Maschinenelemente" von Bach. Ich tröstete mich damit, ich würde es später zurückkaufen. Aber in Wirklichkeit war es ein Abschied. Nicht nur von dem Buch . . .

Den „Bach" unter den Arm geklemmt, ging ich zum Antiquar. Während er klein und gebückt mit langen schwarzen Bartkote-

letten zwischen seinen verstaubten Bücherbergen an den Ladentisch trippelte, legte ich das Buch auf den Tisch.

„Sie wünschen?" sagte er. Aber er sah ja, was ich wünschte. „Soso", sagte er. Er strich seine Ärmelschoner zurück, nahm das Buch mit spitzen Fingern und besah es von allen Seiten.

„Sieben Mark", sagte er mit trauriger Unerbittlichkeit.

Ich hatte gehofft, ich würde wenigstens zwölf Mark bekommen. Ich brachte stockend heraus: „Ich dachte aber zwölf Mark . . ."

Der Alte schob mir das Buch wieder hin und sah mich über seine Brille hinweg an. „Sieben Mark", sagte er unbewegt. „Denken ist Glückssache, junger Mann . . ."

„Zehn Mark", sagte ich in einem letzten hoffnungslosen Versuch, zu handeln. Aber der Alte drehte mir einfach den Rücken zu. Ich klemmte das Buch wieder unter den Arm und ging hinaus. Als ich aber auf der Straße 200 Meter weit gegangen war, überfiel mich der Wunsch, nach Frankfurt zu fahren, wieder mit solcher Gewalt, daß ich umkehrte.

„Gut, dann gebe ich es Ihnen für sieben Mark", sagte ich zögernd.

Der Alte sah mich über die Schulter an.

„Jetzt nur noch sechs", sagte er.

Ich schob, unfähig noch ein Wort zu sagen, die sechs Markstücke ein. Drei Tage später stieg ich in den Personenzug, 4. Klasse.

Die Internationale Luftfahrtausstellung in Frankfurt wurde, so unsagbar kümmerlich sie, gemessen an unseren heutigen Begriffen, aussah, für mich zum zweiten entscheidenden Erlebnis. Neben kleineren Luftschiffen und Luftballonen war zum ersten Male eine Reihe deutscher Flugzeugkonstruktionen ausgestellt. Es befanden sich Sechsdecker darunter, die einfach ungeheuerlich aussahen. An der Decke hing ein noch nicht flugfähiges Wright-Flugzeug. Und in einer Ecke stand das Modell einer Flugmaschine, das der Chauffeur Kaiser Wilhelms II., Krieger, gebaut hatte. Die Werkstätten des Kaiserlichen Marstalls hatten ihm, wie es hieß, geholfen. Aber es gab in ganz Frankfurt nur einen deutschen Flieger, der mit seinen Maschinen wenigstens wirklich fliegen konnte: August Euler. Aber er brachte es zunächst nur zu mehr als bescheidenen Luftsprüngen, so daß die enttäuschten Zuschauer ihm zuriefen: „August, laß das Fliegen sein" oder: „Lerne fliegen ohne zu klagen . . ."

Aber Euler überhörte grimmig den Spott, strich seinen schwarzen Schnurrbart zurecht, drehte verbissen an seinem fauchenden und patschenden Motor und versuchte es immer wieder von neuem. Er war robust und furchtlos. Das bewies er kurze Zeit später, als er dem Prinzen Heinrich, der bei ihm das Fliegen lernte, vor dem ersten Start mit Eulers Flugzeug erklärte: „Königliche Hoheit wollen nicht vergessen, daß Sie meine 45 000 Mark unter dem Hintern haben . . ."

Trotzdem gab ihm niemand eine Chance, als die Franzosen und die Belgier erschienen und mit ihren schlanken Eindeckern und Doppeldeckern ihre ersten Runden flogen.

Zum erstenmal begriffen die Zehntausende der Zuschauer, was fliegen hieß. Der Belgier de Caters hielt sich im Wettkampf mit Blériot eine Stunde und 17 Minuten lang in der Luft. Die Zuschauer konnten gar nicht begreifen, daß man so lange fliegen konnte. Zum erstenmal wurden die deutschen Vorurteile umgestürzt. De Caters gewann den Preis der Stadt Frankfurt für Dauerflug in Höhe von 40 000 Mark. Uns blieb als einziger Trost, daß es August Euler dann doch noch gelang, den Platz viermal zu umfliegen. Er blieb nur fünf Minuten in der Luft, aber ein ungeheurer Jubel durchraste darob die Menschenmenge. Die Franzosen und Belgier hatten den nationalen Stolz getroffen und geweckt.

Auf der Heimfahrt nach Stuttgart stand für mich fest, daß ich an der Entwicklung des Flugzeugs in Deutschland teilnehmen müsse. Ich mußte Aviatiker werden. Ich mußte ein eigenes Flugzeug bauen. Zum erstenmal spürte ich in mir die später mein ganzes Leben beherrschende brennende, durch nichts zurückzuhaltende Lust nach dem Neuen, nach der Teilnahme an jedem Fortschritt, an jeder technischen fliegerischen Möglichkeit, die sich am Horizont zeigte. Ich ahnte wohl, daß damit das Ende meines Studiums verbunden war. Aber ich wollte dies zunächst noch nicht wahrhaben, schon allein meines Vaters wegen. Ich hatte keine Vorstellung, wie ich jene Tausende von Mark zusammenbringen sollte, die man zum Bau eines Flugzeugs braucht. Ich hatte keine Werkstatt, keine Helfer, keinen Flugmotor. Aber ich hatte ein Ziel . . .

Ich setzte mich auf meine kleine, möblierte Stube im Haus des

Küfers Rommel in der Gymnasiumstraße. Ich studierte noch einmal die französische Literatur. Dann entschloß ich mich, einen Doppeldecker zu bauen. Als Vorbild nahm ich mir das Flugzeug des Franzosen Farman. Dann entwarf ich auf meinem Reißbrett die Maschine, so wie ich sie bauen wollte.

Während der Arbeit las ich eine Anzeige, in der ein „Ingenieur" zur Berechnung und technischen Durcharbeitung von Flugzeugkonstruktionen gesucht wurde. Vielleicht steckte hinter dieser Anzeige ein Mann mit Geld, der mir weiterhelfen konnte. Aber ich fand nur einen Monteur namens Brandt, der eine Weile bei August Euler gearbeitet hatte und jetzt meinte, er könne selbst ein Flugzeug bauen. Es war meine erste bittere Enttäuschung. Aber sie war nicht umsonst, denn bei Brandt führte mich der Zufall als Schicksal mit einem Stuttgarter Mechanikermeister zusammen. Friedrich Münz war sein Name. Er unterhielt in der Blumenstraße 27 eine kleine mechanische Werkstatt. Als er von meinem Flugzeug hörte, sagte er lachend: „Kommen Sie mich doch mal besuchen."

Ich rollte also am nächsten Tag meine Zeichnungen zusammen, nahm sie unter den Arm und ging zur Blumenstraße. Die Werkstatt von Friedrich Münz sah nicht nach Geld und Reichtum aus, und ich war geneigt, wieder eine Hoffnung zu begraben. Aber Münz legte meine Pläne auf eine Werkbank, zog seine Brille hervor und sagte lange nichts. Dann sah er mich an. „Das schaut nicht schlecht her", sagte er. „Zuerst muß da eine Werkstatt her."

„Aber Geld habe ich auch keins . . .", sagte ich besorgt.

Er sah mich aus seinen lustigen optimistischen Augenwinkeln an: „Das kann man sich bei so einem Studentle ja denken. Kommen Sie mal mit . . ."

Er führte mich in das erste Stockwerk über seiner Werkstatt. Da befand sich ein großer Raum. Er war leer. Den Raum hatte bis vor kurzem eine Sekte als Betsaal benutzt.

„Gebetet haben die hier so viel und so laut", sagte Münz vergnügt, „daß es dem Flugzeug eigentlich nicht schlecht gehen kann. Wir fangen einfach mal an . . ."

Am nächsten Morgen, in aller Herrgottsfrühe, war ich schon nach Cannstatt unterwegs, um Holz einzukaufen. Jetzt war ich

wenigstens nicht mehr nur ein armer Student, sondern hinter mir stand ein Handwerksmeister, dem man vielleicht eher Kredit einräumen würde. Und wirklich, man gab mir das Holz auf Kredit. Ich fand mit Münz' Unterstützung auch zwei Helfer, die sich von meiner Flugbegeisterung anstecken ließen und ohne Lohn bei mir arbeiten wollten. Aber auch wenn Münz mir alles gab, was er geben konnte, vor allem seinen Kredit – bald ergaben sich Schwierigkeiten ohne Zahl, weil ich plötzlich Dinge brauchte, die niemand auf Kredit lieferte, sondern nur gegen bar. Manchmal handelte es sich um vier oder fünf Mark, die selbst Münz mir nicht geben konnte. Er selbst war ja ständig in Geldnöten. Einmal schickte er mir durch einen Lehrbuben einen Brief:

„Sehr geehrter Herr Heinkel! Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir durch den Jungen wenigstens 3 Mark schikken könnten, da ich etwas zahlen sollte . . . Könnten Sie mir übrigens nicht für den morgigen Zahltag 15 oder 20 Mark besorgen? Ich wäre Ihnen sehr dankbar und bitte um Entschuldigung, daß ich so frei war, an Sie zu denken . . .“

(Siehe die Fotokopie dieses Briefes im Bildteil.)

Das ganze Jahr 1910 hindurch arbeitete ich mit zahllosen Unterbrechungen an meinem Flugzeug. Das Studium war für mich nur noch ein äußerliches Gewand. Aber je mehr Fortschritte mein Flugzeug machte, desto drohender wurde die Frage, woher ich den Flugmotor nehmen sollte. Er kostete die unerschwingliche Summe von mehreren tausend Mark. Ich schrieb zuerst Briefe an alle möglichen Leute. Eine Antwort bekam ich nie. Dann faßte ich den Plan, die Militärverwaltung von der Notwendigkeit des Flugzeugbaues zu überzeugen. Ich hatte gerade in französischen Zeitschriften gelesen, daß bei den letzten französischen Manövern Flugzeuge eine Rolle gespielt hatten. Ich suchte alle erreichbaren Bilder französischer Flugzeuge zusammen und opferte alles Geld, das ich gerade hatte, um daraus Diapositive für einen Lichtbildapparat herstellen zu lassen. Damit zog ich nach Ludwigsburg und bot mich dem dortigen Offizierskorps als Vortragender über Flugzeugbau an. Ein Hauptmann in farbenprächtiger Uniform sah etwas

mitleidig auf mich armen Zivilisten herab. Er schien meinen Vorschlag als willkommene Abwechslung zu betrachten und lud mich ein.

Ich suchte jemanden,. der den Bildwerfer bedienen konnte. Das wurde mein Vetter Richard, der stolz war, vor den königlich-württembergischen Offizieren „mitspielen" zu können. Die farbigen Uniformen im Ludwigsburger Artillerieoffizierskasino boten ein eindrucksvolles Bild, als ich im Festtagsgewand auf das Podium trat und den ersten Vortrag meines Lebens hielt. Ich berichtete über die französischen Manöver. Ich folgerte daraus, daß die Flugzeuge in kommenden Kriegen eine entscheidende Rolle spielen müßten, und daß Deutschland ins Hintertreffen geraten würde, wenn nicht auch bei uns sofort größte Anstrengungen gemacht würden.

Als ich mich jedoch verabschiedete, sagte ein Major: „Junger Mann. Das war ja recht interessant. Aber das wissen wir Generalstäbler doch wohl besser . . ."

Ich wäre dem Major einige Jahre später gern noch einmal begegnet. Aber dies Vergnügen war mir nicht beschieden. Ich kämpfte weiter um die Mittel für einen Motor. Da wurde Münz in letzter Not wieder zum rettenden Engel.

„Ich habe da einen Bekannten", sagte er, „der ist Schreiber bei der Stadt und der weiß jemand, der einen Bootsmotor herbringen kann . . ."

„Aber der ist vielleicht zu schwer", sagte ich besorgt.

„Besser zu schwer, als überhaupt kein Motor", sagte Münz philosophisch. Der Motor kam. Es war ein Bootsmotor mit nur 22 PS. Er wog wie Blei. Ich betrachtete ihn sorgenvoll von allen Seiten. Aber probieren konnte man's ja mal. Doch jetzt fehlte mir auch noch ein Flugzeugschuppen. Mein Betsaal war zu klein, um darin alle Flugzeugteile zu montieren. Außerdem hatte er keinen Ausgang, der breit genug für große Teile war. Wir saßen darin wie in einer Falle. Das einzige Gelände in Stuttgart, das als Flugplatz geeignet schien, war der Cannstatter Wasen, eine große Wiesenfläche am Neckar. Dort mußte ich einen Flugzeugschuppen haben. Und diesmal war es der Stadtschreiber Saier, der Lieferant meines Motors, der weiterhalf. Er kannte einen Landtagsabgeordneten namens Keinath.

„Der hat eine Nase fürs Neue", sagte er zuversichtlich. „Und wenn der noch dazu a G'schäft mache kann . . ."

Der Gedanke, mit meinem Flugzeugprojekt ein Geschäft zu machen, schien mir nach allem, was ich erlebt hatte, mehr als komisch. Mir lag geschäftliches Denken damals noch reichlich fern. Keinath witterte besser als ich die geschäftlichen Möglichkeiten, die sich in der Entwicklung der „Aviatik" boten.

Während ich in meinem Betsaal arbeitete, hatte das Flugzeug in Deutschland doch zunehmende Aufmerksamkeit erregt. Selbst die Heeresverwaltung hatte begonnen, sich auf das Flugzeug zu besinnen, und einen Hauptmann de le Roi mit der Aufstellung eines Fliegerkommandos beauftragt. De le Roi hatte schwer gegen die Anhänger des Luftschiffs in der preußischen Armee zu kämpfen. Immerhin war in Döberitz eine „provisorische Fliegerschule" entstanden. Etwa im gleichen Zeitraum entwickelten sich in Johannisthal bei Berlin die ersten, höchst bescheidenen Anfänge von „Flugzeugfabriken". Dr. Walter Huth, eigentlich Biologe von Beruf, hatte zusammen mit einem Herrn Otto Wiener in einer kleinen Baracke die „Albatros-Werke" gegründet. Ein Ingenieur Rumpler versuchte das österreichische Taubenflugzeug von Etrich zu bauen. Es schien ein Witz der Weltgeschichte, daß die ersten preußischen Fliegeroffiziere von dem Privatchauffeur des Hauptgründers der Albatros-Werke, eben jenes Dr. Huth, in Döberitz ausgebildet wurden.

Der Instrukteur hieß Simon Brunnhuber. Er war ein einfacher Mann, der, damit es den kaiserlichen Offizieren leichter fiel, sich von ihm ausbilden zu lassen, vielleicht auch aus Tarnungsgründen, mit dem Decknamen Dr. Bruck ausgestattet wurde.

Angesichts dieser Entwicklung hatte Keinath sich in den Plan verliebt, den „bösen" Preußen nicht allein das Feld zu lassen, sondern auch den Schwaben ihr Flugzeugwerk zu sichern. In diesem Stadium schleppte mein eifriger Stadtschreiber ihn zu mir. Der Landtagsabgeordnete hatte keine Ahnung von Flugzeugen. Vielleicht sagten ihm deswegen die halbfertigen Flugzeugteile in meinem Betsaal zu. Jedenfalls sagte er nach kurzer Besichtigung, er mache mir folgenden Vorschlag: Er werde eine Reithalle der Dragonerkaserne, die sowieso abgebrochen wer-

den solle, kaufen und auf dem Wasen aufstellen. Die Halle würde er mir zur Verfügung stellen, wenn ich mich verpflichtete, ihm mein Flugzeug für 13 000 Mark zu verkaufen, sobald ich bewiesen hätte, daß meine Maschine 100 (in Worten einhundert) Meter weit fliegen könne. Außerdem könnte ich dann in die von ihm geplanten „Süddeutschen Flugzeugwerke" eintreten. Das werde eine G. m. b. H. sein. Ich könnte mein Flugzeug als Kapital einbringen und außerdem selbstverständlich Technischer Leiter werden.

Ich hatte von G. m. b. H.s noch keine Ahnung. Aber die Vorschläge waren Sphärenmusik in meinen durch derartige Offerten nicht verwöhnten Ohren. Ich sagte ohne Federlesens „Ja".

Ich mobilisierte gleich den Küfermeister Rommel und meine Helfer. Wir marschierten los, brachen die Reithalle ab und ließen ihre Einzelteile auf den Wasen fahren. Als die Halle stand, zog ich aus dem Betsaal aus. Die gebauten Tragflächen gingen jedoch weder über die Treppe noch durchs Fenster. Daß hier ein besonderer Ausweg geschaffen werden mußte, war mir von Anfang an klar. Jetzt war es soweit. Ich betrachtete abwechselnd die Fensterkreuze und Herrn Münz.

„I woiß scho, was Sie wellet", sagte er, Böses ahnend, „wenn scho oiner des Haus versägt, dann tu i des selber!"

Aber dann gingen wir doch gemeinsam her und sägten aus zwei Fenstern die Fensterkreuze heraus. Danach war für mein Flugzeug der Weg nach draußen frei.

Meine Tätigkeit auf dem Wasen wurde bald bekannt. Von Tag zu Tag kamen mehr Neugierige, die ihren Stuttgarter Flugzeugbauer sehen wollten. Schulbuben und Studenten benutzten jede freie Stunde, um auf den Wasen zu kommen. Der Wasen wurde, ob er wollte oder nicht, zum Stuttgarter Flugplatz. Professor Baumann verließ eines Tages seine strickenden Zuhörerinnen und kam ebenfalls, um ein Flugzeug zu bauen, das aber auch später niemals vom Boden losgekommen ist. Der österreichische Flieger Fiedler landete mit einem selbstgebauten Blériot-Eindecker und wurde bewundert und bestaunt. Keinath nahm sogleich Verbindung mit ihm auf, um auch ihn für die Seifenblase der „Süddeutschen Flugzeugwerke" zu gewinnen (die aber niemals zustande kam).

Im Januar 1911, während ich mich mit unzähligen Spanndrähten an meinem Vogel abmühte, veranstaltete der schwäbische Freiballonführer Dierlamm die ersten Schauflüge auf dem Wasen, denen auch König Wilhelm beiwohnen sollte. Für den König und seinen Hof war ein Zelt aufgestellt, hinter dem eine Militärkapelle in ihren glänzenden Uniformen spielte. Tausende von Zuschauern waren herbeigelaufen. Dierlamm hatte Hans Grade eingeladen. Aber es herrschte ein fürchterliches Wetter. Die Dächer waren weiß. Schnee wirbelte herab. Der Wasen war mit einer tiefen Schlammschicht bedeckt. Meister Rommel stampfte mit aufgekrempelten Hosen hindurch und behauptete, der Dreck sei 30 Zentimeter tief. Das Auto des Königs blieb im Schlamm stecken. Die Polizisten mußten es vor das Zelt schieben. Es fing also gut an. Dann warteten wir alle auf Grade. Grade ließ uns stundenlang warten, weil er verzweifelt auf besseres Wetter hoffte. Aber als der König ungeduldig wurde, ließ er schließlich seine Flugzeugschuppentür öffnen und startete in das Schneetreiben hinein. Er kam jedoch nur zehn Meter hoch und bis an das Ende des Wasens. Dann mußte er landen, und Dierlamm erklärte uns allen aufgeregt, der Flugtag müsse abgebrochen werden, aber in acht Tagen werde er dafür gleich vier deutsche Piloten vorstellen. Als der König lächelnd wieder in seinen Wagen stieg, flogen ganze Schwärme von Krähen dicht über ihn dahin.

„Majestät", riefen die Zuschauer, „die können das doch besser . . ." Und alles endete in furchtbarem Gelächter.

Das war nicht besonders ermutigend für mich. Ermutigend war jedoch, daß mein Hausherr, der Küfermeister Rommel, die lange Wartezeit benutzt hatte, um ein paar Geschäfte zugunsten meines Flugzeugs zu machen. Die wartenden Zuschauer hatten sich zu meinem Schuppen gedrängt, um wenigstens mein vielbesprochenes Flugzeug zu sehen. Und Rommel hatte sich an die Tür gesetzt, geschäftstüchtig ein Eintrittsgeld erhoben, das mir jetzt ein ganzes Stück weiterhalf.

Einige Zeit danach machte Dierlamm bei schönerem Wetter sein Versprechen wahr. Hans Grade war wieder da. Vor allem aber ein neuer Flieger, dessen Name eben erst glänzend am deutschen Fliegerhimmel auftauchte und der darüber hinaus

noch Stuttgarter und der Sohn eines berühmten Schwaben war: Hellmuth Hirth.

Hellmuths Vater Albert Hirth war nächst Bosch einer der bedeutendsten Erfinder und Industriellen jener Tage. Seine Erfindungen, nicht zuletzt auf dem Gebiet des Kugellagers, waren weltberühmt. Darüber hinaus aber war er wie Bosch voll brennenden Interesses für alles Neue. Mit wild wehendem Backenbart hatte er die ersten Motorräder gefahren. Er selbst flog Ballons, fuhr Auto, plante weit voraus ein Flugschiff und ein riesiges Fahrzeug mit Raupenketten, das an den Nordpol fahren sollte.

Seine beiden Söhne Hellmuth und Wolf hatte er nach der Devise erzogen: „Meine Kinder sollen Teufel im freien Feld fangen können . . ."

Entsprechend war Hellmuth geraten. In der Schule hatte er es nicht lange ausgehalten. Ich erinnerte mich, als ich ihn jetzt vor mir sah, daß er auf der Oberrealschule in der Obersekunda kurze Zeit „Veteran" in meiner Klasse gewesen war. Aber Motorradfahren und das Einfahren der Daimler-Autos hatte ihn mehr interessiert. Er hatte auch ein kurzes Gastspiel bei Grotz gegeben, vor meiner Zeit. Aber das Feilen am Schraubstock war ihm zu langweilig geworden. Daraufhin hatte ihn sein Vater zu Geschäftsfreunden nach Amerika geschickt. Er hatte in Singers Nähmaschinenfabrik angefangen, war aber schnell zu dem Erfinder Edison hinübergewechselt. Danach war er nach Westindien ausgerissen und hatte Jamaica mit den unmöglichsten Streichen beglückt. Schließlich hatte er als Neunzehnjähriger Brasilien heimgesucht, bis er selbst eingesehen hatte, daß es so nicht weiterging. Er war nach England gezogen, in ein Zweigunternehmen seines Vaters. Und schließlich hatte dieser seinen abenteuerdurstigen Sohn damit nach Deutschland gelockt, daß er ihn zu August Euler schickte, um dort am allergrößten Abenteuer jener Zeit, dem Fliegen, teilzunehmen. Eulers Luftsprünge hatten ihm auch nicht genügt. Er hatte von der Etrich-Taube gehört. In Wien hatte er fliegen gelernt. Und jetzt stand er mit einer Taube auf dem Wasen. Herr Rumpler in Berlin, der die deutsche Taube bauen wollte, hatte einen Piloten gehabt, der 95 Kilo schwer war. Das schaffte die Taube

nicht. Deswegen hatte er Hellmuth Hirth engagiert. Hellmuth stand da, ein dunkler junger Mann mit einem koketten Schnurrbärtchen und – seiner Bedeutung bewußt.

Er war die Sensation des Tages. Seine Taube schwebte wie ein Riesenvogel am Himmel. Er erreichte die sensationelle Höhe von 800 Metern.

Bei jeder Landung spielte die Musik einen Tusch. Als er zum zweitenmal vor dem König und der königlichen Familie auf den Wasen herunterglitt und die Masse der Zuschauer in Begeisterung ausbrach, sah Hirth mich in der Nähe des Zeltes stehen. Auch er erkannte mich. Gleich darauf schüttelten wir uns die Hand. Ich mußte sofort in seine Maschine steigen und den nächsten Start mitmachen. Vor mir auf meinem Schoß saß dabei Hellmuths damals 11jähriger Bruder Wolf, ein flugbegeistertes Kind, das noch nicht ahnte, daß aus ihm einmal der berühmteste deutsche Segelflieger werden würde. So unternahm ich am 12. Mai 1911 den ersten Flug meines Lebens.

Im Mai 1911 stand auch mein Doppeldecker fertig da. Ich baute den Motor ein. Aber er brachte mein Flugzeug kaum zum Rollen, geschweige zum Fliegen. Da half mir mein Vetter Merkle, der bei Daimler Betriebsingenieur war, weiter. Die Firma Daimler stellte mir den einzigen damals bekannten Flugmotor von 50 PS leihweise zur Verfügung.

Im Juli unternahm ich mit meiner Maschine den ersten Sprung. Es war am 9. Juli, an einem strahlend schönen, heißen Tag. Wenn ich heute daran zurückdenke und nachlese, was die Stuttgarter Zeitungen über meine ersten Flüge schrieben, komme ich – wohl gleich allen anderen alten Fliegern – in Versuchung, mich selbst zu bewundern: ob der Bedenkenlosigkeit, mit der ich ohne Erfahrung, ohne Lehre, ohne Kenntnisse der noch unerforschten Gesetze des Fluges und der Eigenheit meiner Flugmaschine die ersten Starts unternahm, während die Zuschauer herbeiliefen, von denen man nie wußte, was sie eigentlich lieber zu sehen begehrten, einen erfolgreichen Flug oder einen Todessturz.

„Gestern früh", schrieb am 10. Juli das Stuttgarter Tagblatt, „machte der Flieger Heinkel auf dem Wasen den ersten Flugversuch mit seinem neu konstruierten Zweidecker . . . Eine

Probe ohne Passagier führte den Flieger durch die ungeheure Kraft des Motors unversehens in etwa 10 Meter Höhe . . . Beim Niedergehen im Gleitflug verbog sich einiges Gestänge."

Wie haben sich die Begriffe in knapp vierzig Jahren verschoben, von 50 zu 3000 und 4000 PS. Und was damals ungeheuer war, scheint heute eine Lächerlichkeit.

Keiner meiner ersten Versuche ging aus, ohne daß eine Strebe knickte, einer der unzähligen Spanndrähte riß oder die Fahrgestellachse sich verbog. Aber zehn Tage lang flog ich Tag für Tag ohne Rücksicht auf das Wetter. Mein Mut wuchs ständig, obwohl bei meinem ersten Versuch, eine Kurve zu fliegen, der Motor stehenblieb. Gerade dabei zeigte sich, daß an meiner Konstruktion, die doch aus einem Nichts an Erfahrungen entstanden war, „etwas dran sein mußte".

Ich kam im Gleitflug sicher wieder zu Boden. Nach Geschäftsschluß lagerten Scharen von Stuttgartern am Rande des Wasens, um mir zuzusehen. So kam der 19. Juli, ein Mittwoch. Ich hatte meine Maschine halb aus dem Schuppen herausgeschoben, als mich ohne sichtbaren Grund eine dunkle Ahnung befiel. Niemals zuvor hatte ich etwas Ähnliches empfunden. Es war wie eine dunkle Wolke, die plötzlich auf mich herabfiel.

Als der damals bekannte Ballonfahrer Euting, der gerade über den Wasen ging, zu mir kam und mich fragte, ob ich gleich fliegen würde, sagte ich, ohne es eigentlich zu wollen: „Ja, und das wird heute mein Todesflug . . ."

Euting lachte laut: „Kerle, mach kei so Sprüch."

Die Maschine wurde ganz herausgezogen. Der Propeller, der damals noch hinter dem Führersitz als Druckpropeller zwischen dem Gestänge arbeitete, das die Höhen- und Seitensteuer trug, wurde angeworfen. Ich sah mich noch einmal in irgendeiner Abschiedsstimmung um. Dann rollte ich und hob ab. In ein oder zwei Minuten war ich schon vierzig Meter hoch und flog in Richtung Untertürkheim. Da lag die Daimler-Fabrik.

Ich ging in eine Rechtskurve. Aber dann begann die Katastrophe. Als ich die Maschine wieder in die horizontale Lage bringen wollte, rutschte sie über den rechten Flügel ab. Ich dachte noch daran, daß die Querruderflächen zu tief sein müßten. Ich erinnerte mich an meine dunkle Ahnung. Meine Füße

ließen das Seitensteuer fahren. Ich stemmte mich mit aller Gewalt gegen den rechten Motorträger, der nach vorn verlängert war. Im schon schwindenden Bewußtsein fühlte ich noch, wie die Maschine sich immer weiter drehte und der Erde zuschoß. Dann verlor ich das Bewußtsein und merkte den Aufschlag nicht mehr, der mein Flugzeug zerstörte.

Ich wachte noch einmal auf, fühlte irrsinnige Schmerzen im Bein und im Kopf. Ich merkte, daß ich in irgendeinem Automobil gefahren wurde. Dann vergingen Tage, bis ich zum erstenmal halbwegs begriff, was geschehen war. Ich lag im Krankenhaus. Ein Arzt – es war der Geheime Sanitätsrat Grosse – beugte sich über mich und sagte: „Jetzt wird er langsam klar . . ." In Wirklichkeit war die Umwelt für mich immer noch verwirrt, und es dauerte noch einen Tag, bis ich den ärztlichen Befund über meine zahllosen Verletzungen lesen konnte. Er kam einem Rekord gleich:

> Bruch des Schädeldaches, Bluterguß über den ganzen Kopf, Bruch der Schädelbasis, Blutungen aus Ohren und Nase, Bruch des Oberkiefers und des Unterkiefers. Verbrennungen an der linken Gesichtsseite zweiten und dritten Grades. Bruch des rechten dritten Fingers. Bruch des linken Oberschenkels.

Ich erfuhr, während mich die Schmerzen peinigten, was nach meinem Absturz eigentlich geschehen war. Ein Monteur der Daimler-Werke, namens Stoka, der mit dem Rad nach Untertürkheim fuhr, hatte meinen Absturz gesehen. Er kam bei meinem Flugzeug an, als dies gerade zu brennen anfing. Ich war bewußtlos, blutüberströmt und in die Spanndrähte verwickelt. Aus dem Tank lief Benzin auf den glühendheißen Motor und setzte die Maschine in Brand. Stoka und ein Schutzmann, der zu Pferd herangaloppierte, zerrten mich aus den Trümmern und hatten mich gerade ein Stück zur Seite geschleppt, als der Benzintank explodierte und das Flugzeug völlig auseinanderriß.

Ich war, nachdem ich dies alles erfahren hatte, ein unruhiger, ungeduldiger Patient. Man verstand mich nicht, weil man erst langsam begriff, welche Mühe, welche Arbeit und welche Hoffnungen für mich zerbrochen waren. Ich dachte an Münz und all die anderen, die mir geholfen und Kredit gewährt hatten. Das

Holz war noch nicht bezahlt, der Bespannungsstoff ebensowenig. Was würde Daimler sagen über den geliehenen Motor?

Uferlos lagen vor mir all die Lasten, die ich nun vergeblich auf mich genommen hatte.

Und zugleich war mir, selbst im Halbbewußtsein, klar, daß es für mich keinen Weg zurück mehr geben würde. Keinen Weg zur Universität und zu den Hörsälen mit ihrer Theorie. Ich hatte mich zu sehr in die praktische Arbeit hineingelebt und in das selbständige Bemühen um das Neue und Unerforschte.

Als ich zum erstenmal wieder sprechen konnte, ließ ich mir zum Trost durch einen meiner Freunde ein verbogenes angesengtes Rad meines Flugzeugs bringen, das die Katastrophe überdauert hatte. Es stand neben meinem Bett, um mich daran zu erinnern, daß das Unglück nicht das Ende, sondern der Anfang eines neuen Weges für mich sein müsse.

Mein Absturz hatte in Stuttgart so viel Aufsehen erregt, daß sich Freunde ohne mein Wissen gleich in den ersten Tagen an die Öffentlichkeit wandten. Im Stuttgarter Tagblatt war zu lesen:

„Der bedauernswerte Ingenieur Heinkel liegt im Cannstatter Krankenhaus schwer darnieder . . . Sein Modell der Flugmaschine hat nach Äußerungen berufener Sachverständiger eine reiche Zukunft. Nun ist aber sein Apparat beim Unfall vollständig zerstört worden. Für ihn ist das Resultat zweijähriger angestrengter Studien und Arbeit und großer geldlicher Opfer, bei denen seine Leistungsfähigkeit ihre Grenzen erreicht hat, vollständig vernichtet. Darum sollen Postkarten, die den Flieger und seine Maschine bei den wohlgelungenen Probeflügen darstellen, in den Handel kommen. Der Reinerlös aus dem Verkauf wird dann den Grundstock für eine neue Arbeit ergeben . . .“

Wenige Tage später schrieb ein Zeitungsoriginal jener Tage, „Weingärtners Knöpfle“, am Schluß seiner regelmäßig erscheinenden schwäbischen Wochenbetrachtung:

„Sorget aber net bloß für euer leibliches Wohl mit guet essa und trenka ond kaufet au Poschtkarte vom vero'glückta

Affeatiker Heinkel, der Ma' ka's Geld notwendich braucha – drom: Sorget, daß der guate Ma' – nächstdem wieder fliega ka'!"

Als sich mein Befinden besserte, war einer der ersten Besucher an meinem Krankenbett Vetter Merkle aus der Daimler-Fabrik. Er kam, um mir von Daimler einen Trost zu überbringen. Daimler verzichtete auf jede Ersatzleistung für den geliehenen Motor.

Als ich schon nach knapp sechs Wochen, am 26. August 1911, noch mit schwer verbundenem Kopf und an Stöcken hinkend, das Krankenhaus verließ, war die Situation trotz all dieser Bemühungen für mich bitter genug. Ich fuhr zu meinem Flugzeugschuppen hinaus und fand einsam und verlassen nur noch ein Gewirr von Drähten und halbverkohlten Streben, einen Teil des Fahrgestells und ein Stück des Propellers. Das war alles, was die Katastrophe überdauert hatte. Geblieben war dafür ein Berg von Schulden. Der Erlös aus dem Verkauf der Postkarten reichte kaum, um meinen Krankenhausaufenthalt zu bezahlen. Noch mehrere Jahre sollte ich benötigen, bis der letzte Pfennig dessen bezahlt war, was ich all jenen schuldete, die mir geholfen hatten.

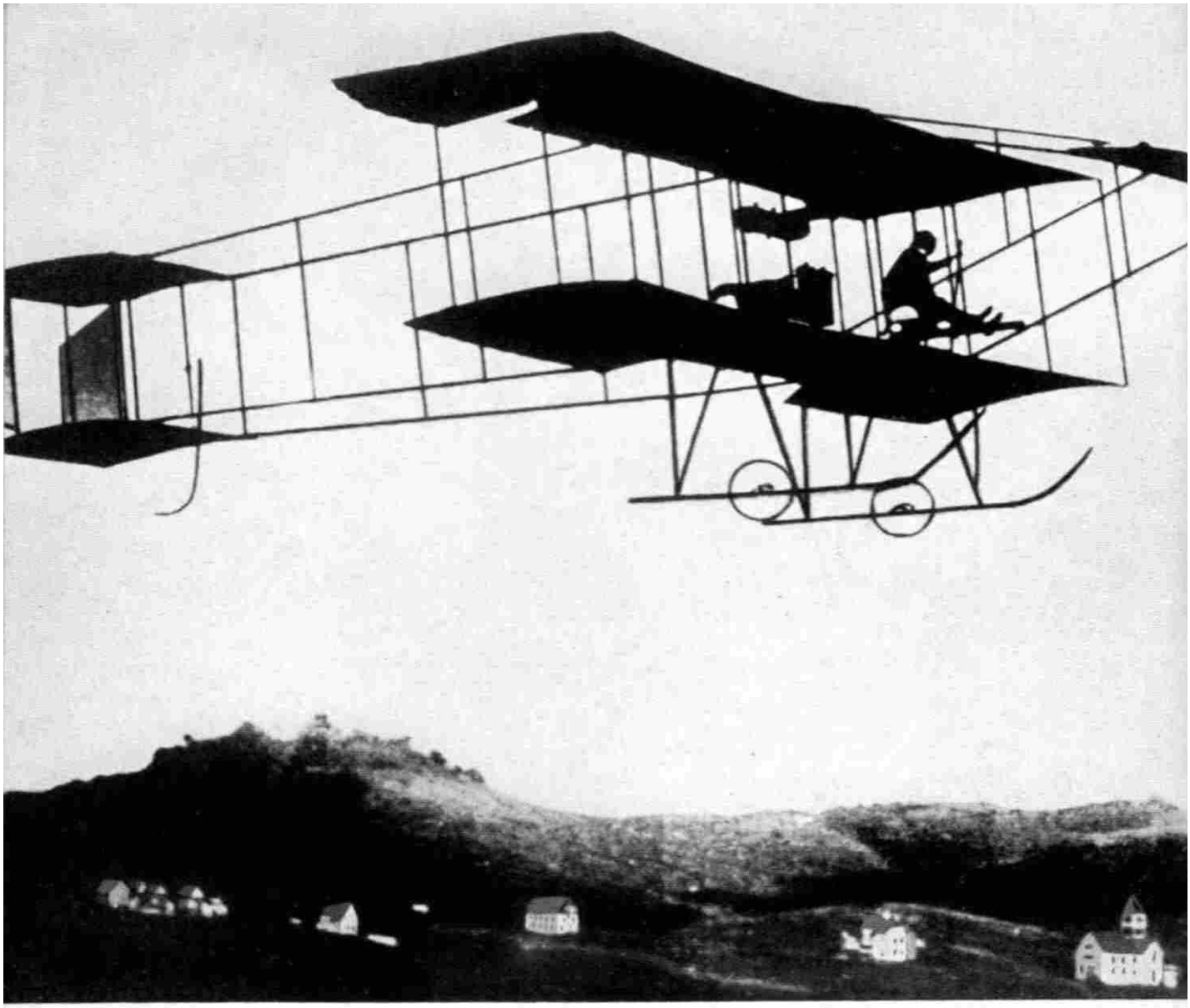
Es gab keine Chance für mich, noch einmal aus eigener Kraft ein Flugzeug zu bauen. Aber ich konnte auch den Flugzeugbau nicht mehr aufgeben. Was ich an technischen Kenntnissen zum Flugzeugbau brauchte, hatte ich erworben. Mehr konnte mir die Hochschule auf dem neuen Felde nicht geben.

Ich mußte mir selbst in der Praxis alles Weitere erkämpfen und entschloß mich, eine Stellung in einem jener vielen kleinen Flugzeugwerke zu finden, die an den verschiedensten Orten Deutschlands ihr Glück versuchten.

Ich wußte, daß ich meinem Vater durch diesen Entschluß einen Schmerz bereiten würde. Sicherlich würde er nicht sofort verstehen, daß ich diesen Weg in das scheinbar Ungewisse ging.

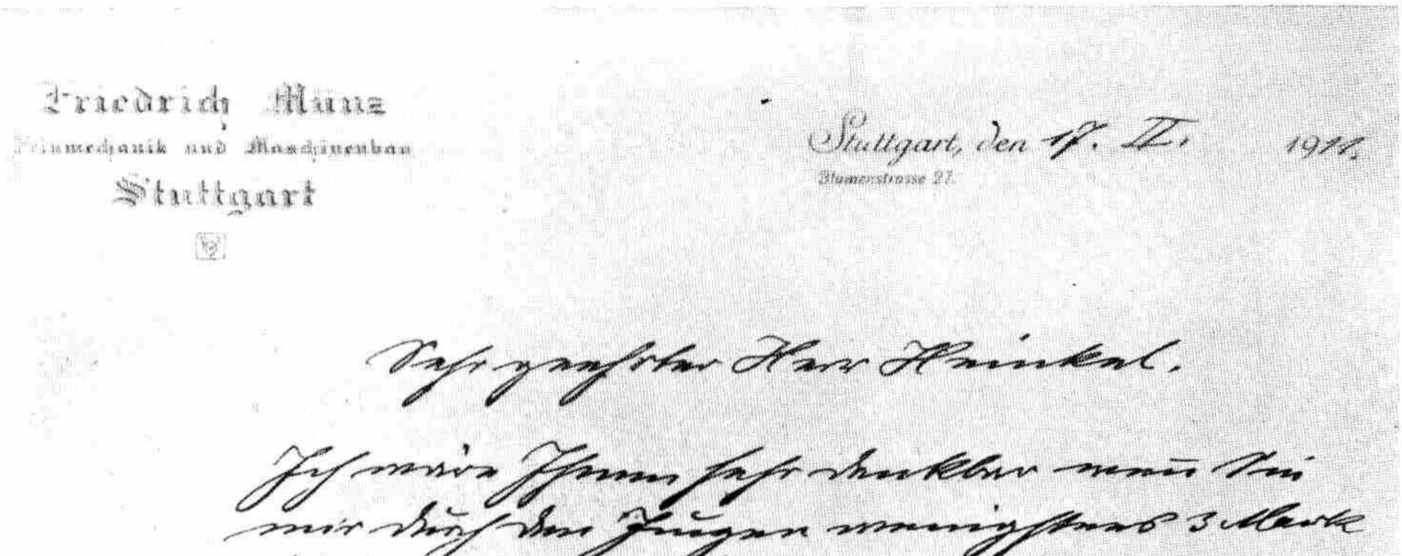
Aber ich war von einer merkwürdig großen inneren Gewißheit darüber erfüllt, daß nur dieser Weg der richtige für mich sei und daß bald auch mein Vater mich begreifen werde.

Als fünfzehnjähriger Bub mit Mutter und Vater



Mein erstes Flugzeug unmittelbar vor meinem Absturz am
19. Juli 1911 auf dem Cannstatter Wasen

Herr Münz, der mich beim Bau meines ersten Flugzeuges unterstützte, war im Jahre 1911 meistens auch nicht flüssig



Friedrich Münz
Feinmechanik und Maschinenbau
Stuttgart

Stuttgart, den 17. II. 1911.
Blumenstrasse 27.

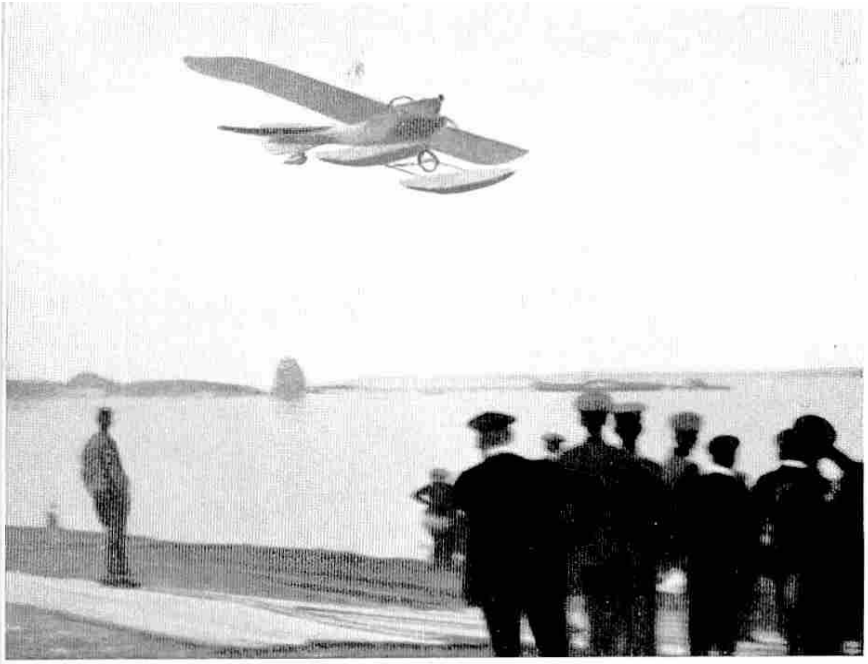
Sehr geehrter Herr Heinkel.

Ich wäre Ihnen sehr dankbar wenn Sie mir durch den Jungen wenigstens 3 Mark schicken könnten da ich etwas zahlen sollte u. Herrn Hoffmann nicht mehr angetroffen hab. Könnten Sie mir übrigens nicht für den morgigen Zahltag wenigstens 15.- od. 20 Mark besorgen? ich wäre Ihnen sehr dankbar u. bitte um Entschuldigung, daß ich so frei war, mich an Sie zu wenden.

Inzwischen grüßt Sie

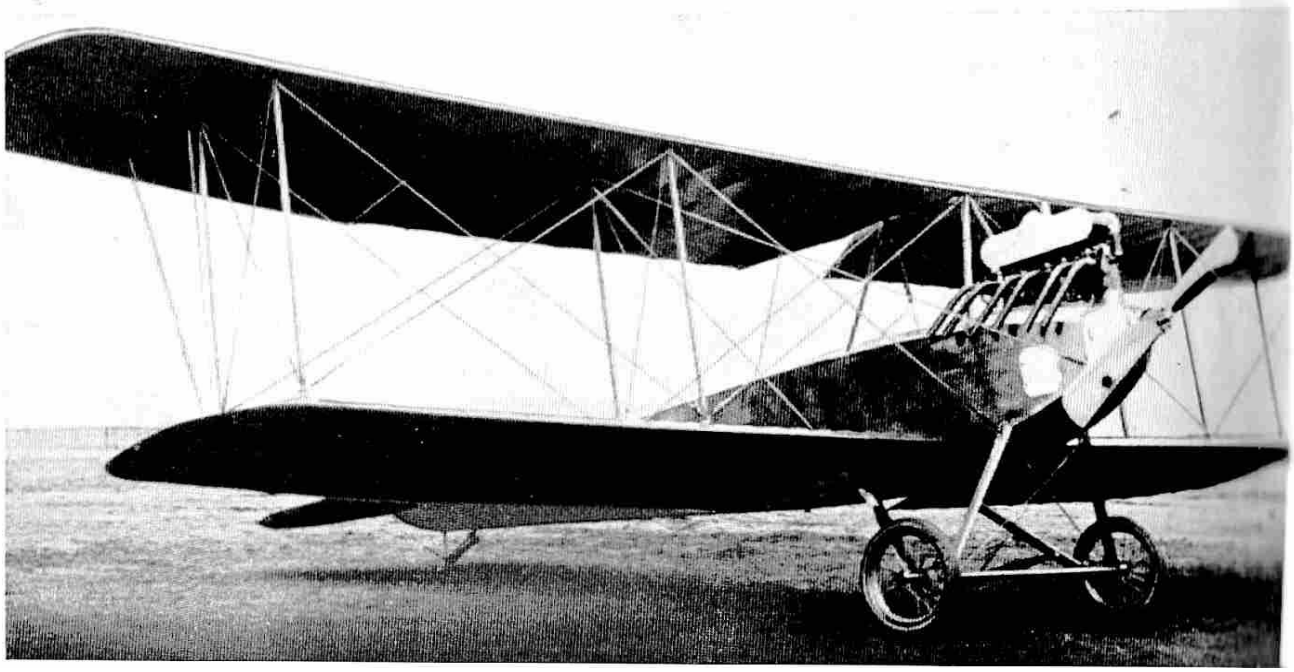
Hochachtungsvoll

F. Münz



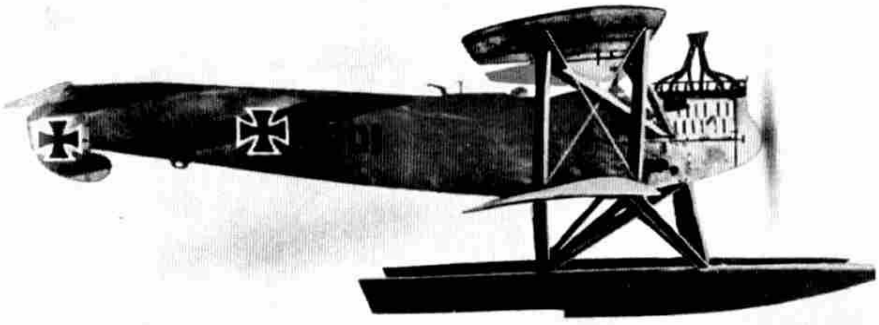
Flug über dem Bodensee. Hirth erringt mit dieser Maschine den ersten Preis von 40 000 Mark

Erster Landstart des Albatros-Amphibiums beim Wasserflugzeugwettbewerb am Bodensee im Jahre 1913

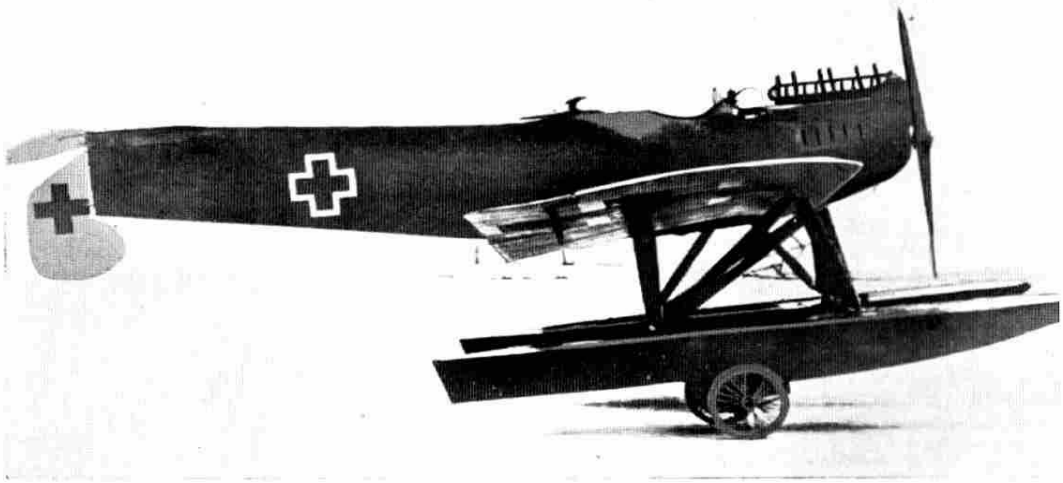


Albatros B II mit zweistieliger Zelle. Höhenweltrekord ohne Fluggast 4560 m, mit 2 Fluggästen 4200 m, mit 3 Fluggästen 4470 m

Albatros B II mit dreistieliger Zelle. Höhenweltrekord mit 4 Fluggästen 2850 m



Meine erfolgreichsten Seeflugzeugkonstruktionen im ersten Weltkrieg: Hansa-Brandenburg W 12 und



W 29, mit denen Christiansen (Krischan) seine großen Erfolge als Seeflieger errang

n. u. R. Chef des Admiralstabes.

Aufgenommen den 6 7 1918 Uhr Min.

von

durch

Telegraphie des Deutschen Reichs.

Telegramm + ss berlin adms 6/7 6.36 n - W. den

chef des mar. kab im gefolge s m
fuer s m den kaiser -

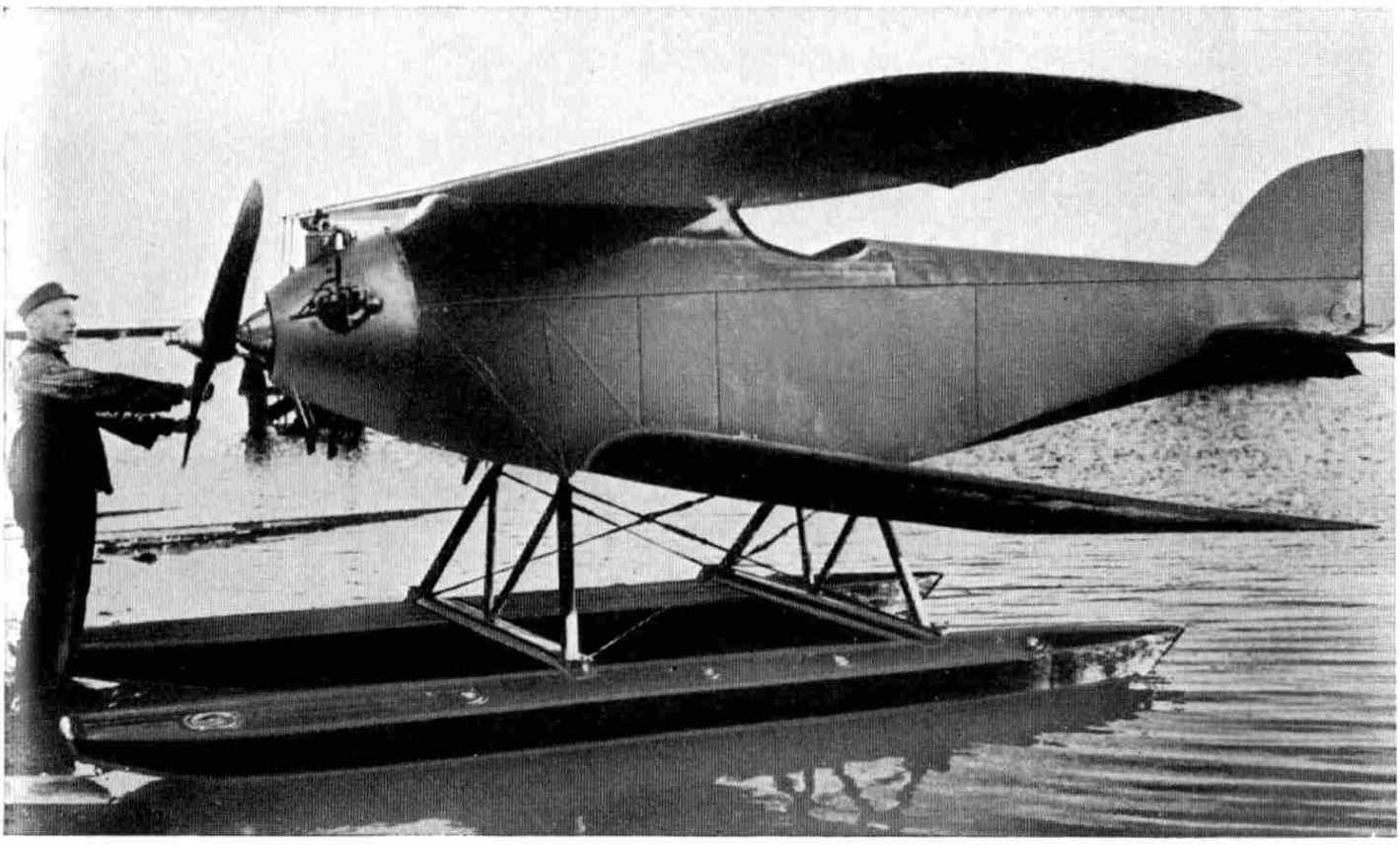
KZ 46978- ganz geheim !

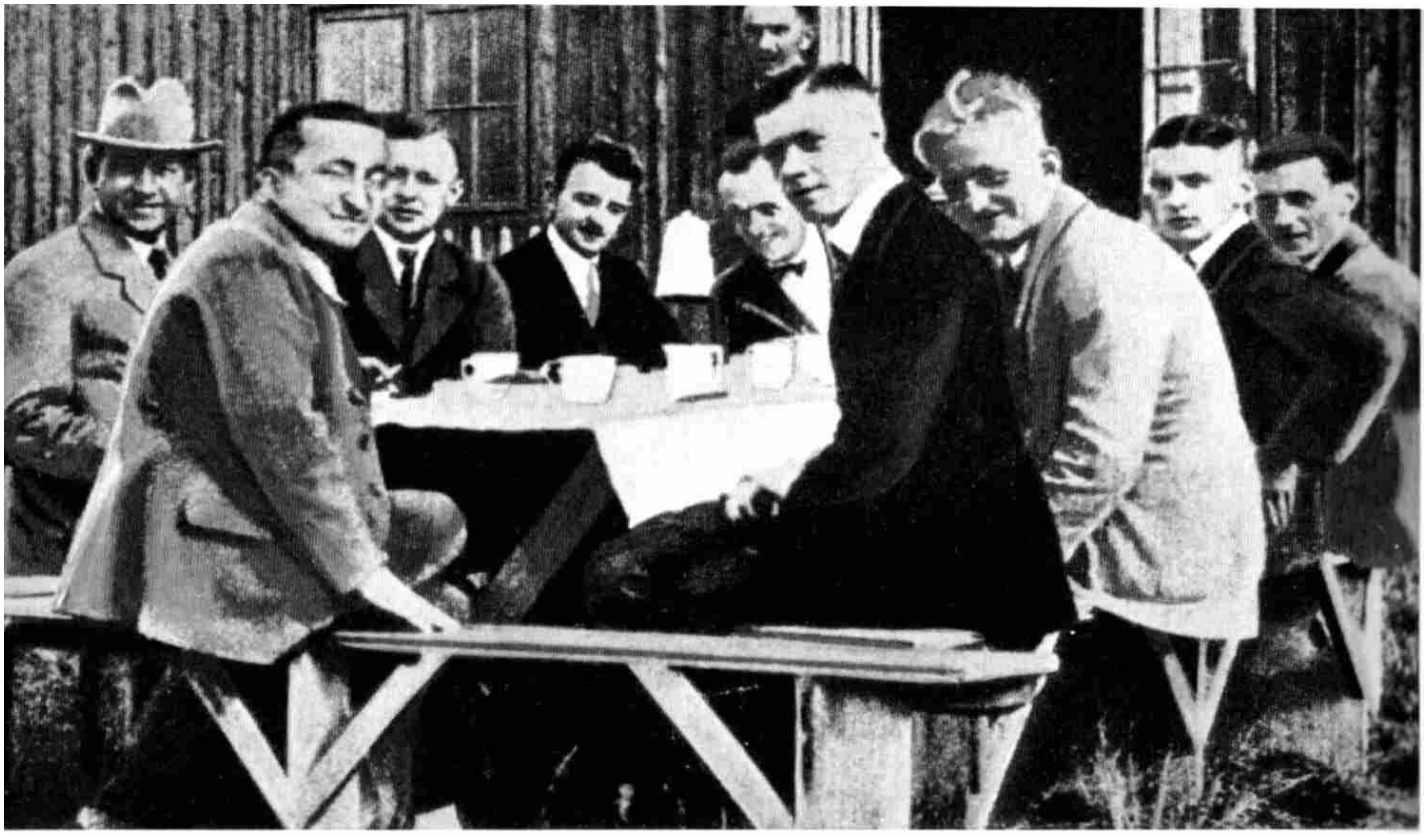
marinekorps meldet : bei fernflug griffen 5. 7. nm
4 brandenburg - eindecker - seeflugzeuge
etwa 20 sm w - lich schouwenbank 3 curtisboote
an . erstes feindliches boot landete bei
nordhinder fschff . mit brand in st . b .- motor .
zweites boot 20 sm o - lich southwold mit
stehendem motor zur notlandung gezwungen , dritter
gegner entkam schwer beschaedigt . flugboote
hatten 4 mann besatzung und 5 m . g . bei spaeterer
erkundung wurde 10 h nm etwa 15 sm s - lich
nordhinder fschff . 4 feindliche zerstoerer , in
ihrer naehe truemmer eines flugzeuges gesichtet .
ostende und zeebruegge nachts von einigen fliegern
mit bomben angegriffen . kein militaerischer
schaden = admiralstab 12484 op 1.+

bravo!

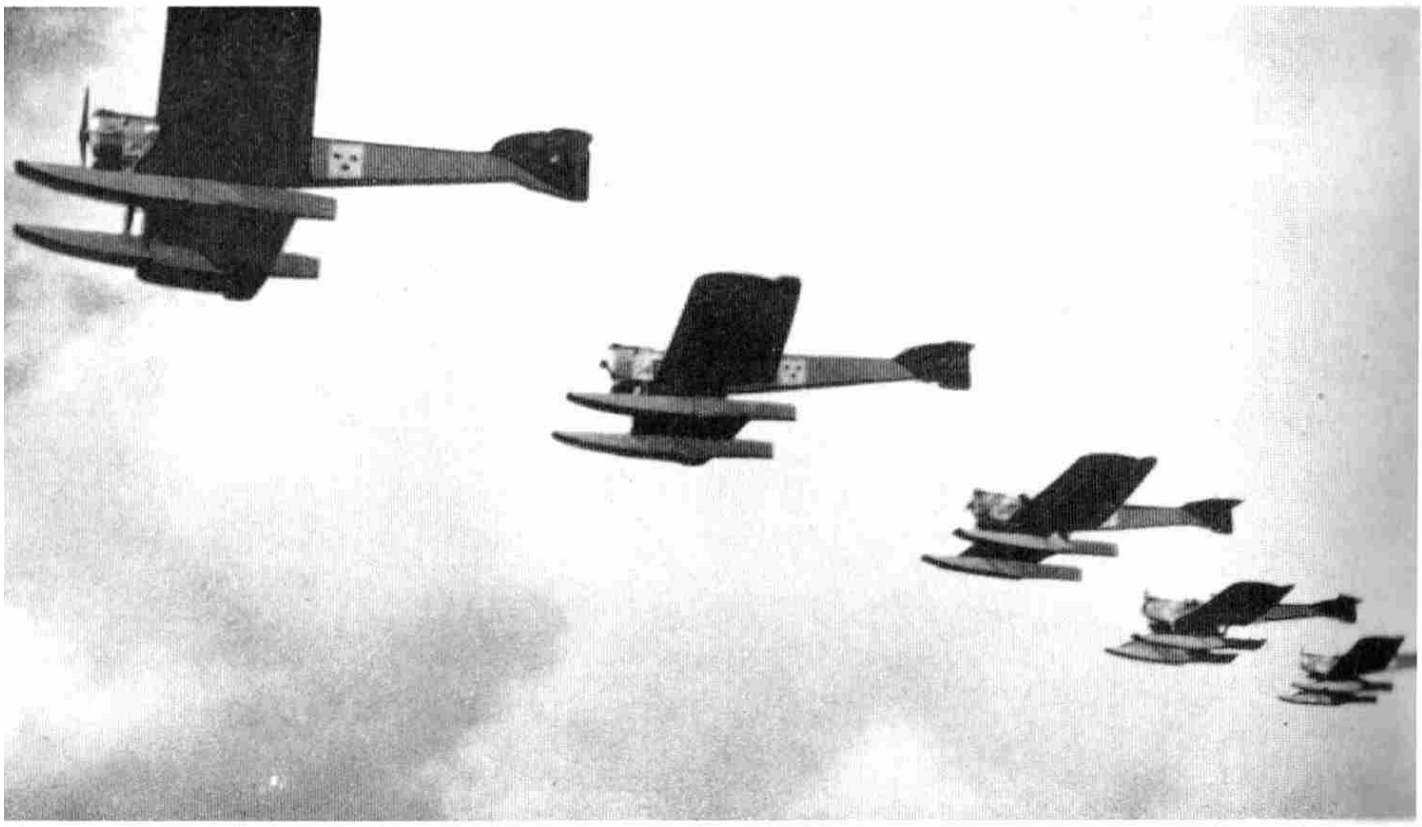
1918. Kaiser Wilhelm II. schrieb persönlich „Bravo“ an den Rand des Telegramms, mit dem Kapitänleutnant Christiansen die großen Erfolge bei seinem ersten Flug mit meiner neuen W 29 meldete

1921. Meine erste Konstruktion nach dem ersten Weltkrieg: U-Boot-Flugzeug U 1, geliefert für die amerikanische und die japanische Marine

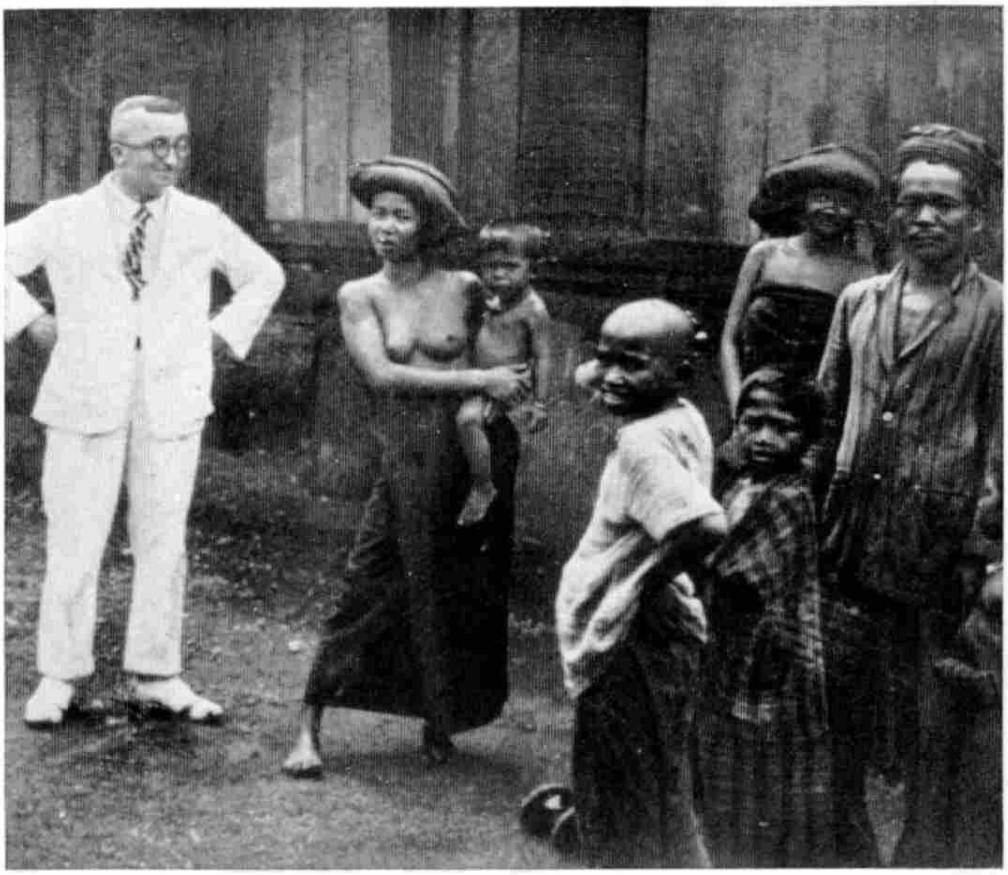




Geheimer Fliegerbesuch der Reichswehr unter Führung des späteren Generaloberst der Fallschirmjäger Student in meinem jungen Werk in Warnemünde. V. l. n. r.: Kommandeur Kapitän Lübeck, Chef der schwed. Luftwaffe; Heinkel; Hpt. Student; Schwärzler; Hpt. Bäumker; Lt. Johannesson; Lt. a. D. Rienau; Oblt. Jeschonnek; Pilot Weichel

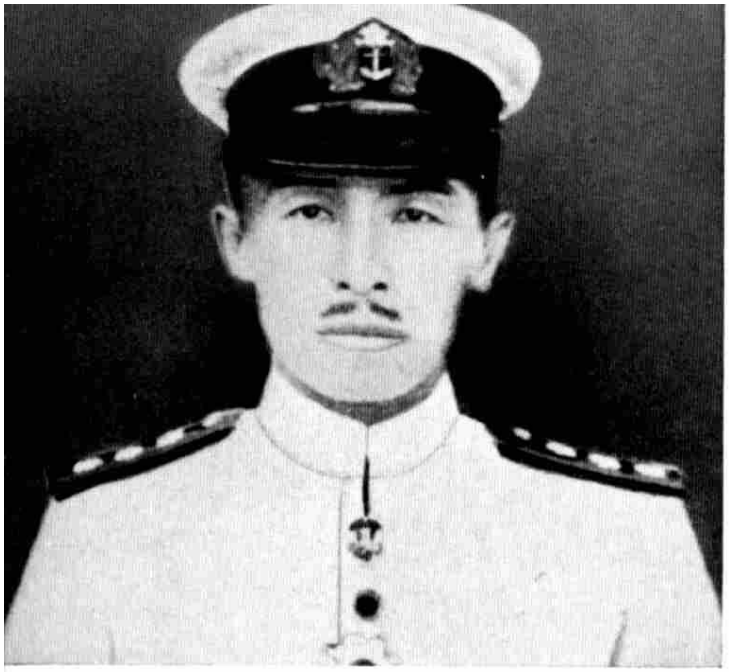


1925. Seeflugzeuge vom Typ S 1 im Dienste der schwedischen Luftwaffe

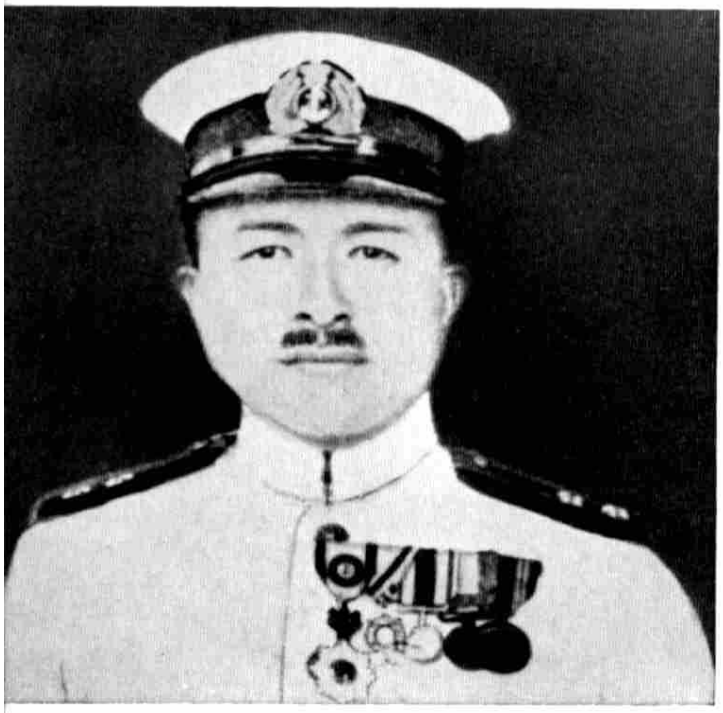


Japanreise 1925. Zwischenlandung auf Sumatra. Besuch eines Batakendorfes im Innern des Landes

Mit meiner zweiten Frau im Kreise japanischer Geishas

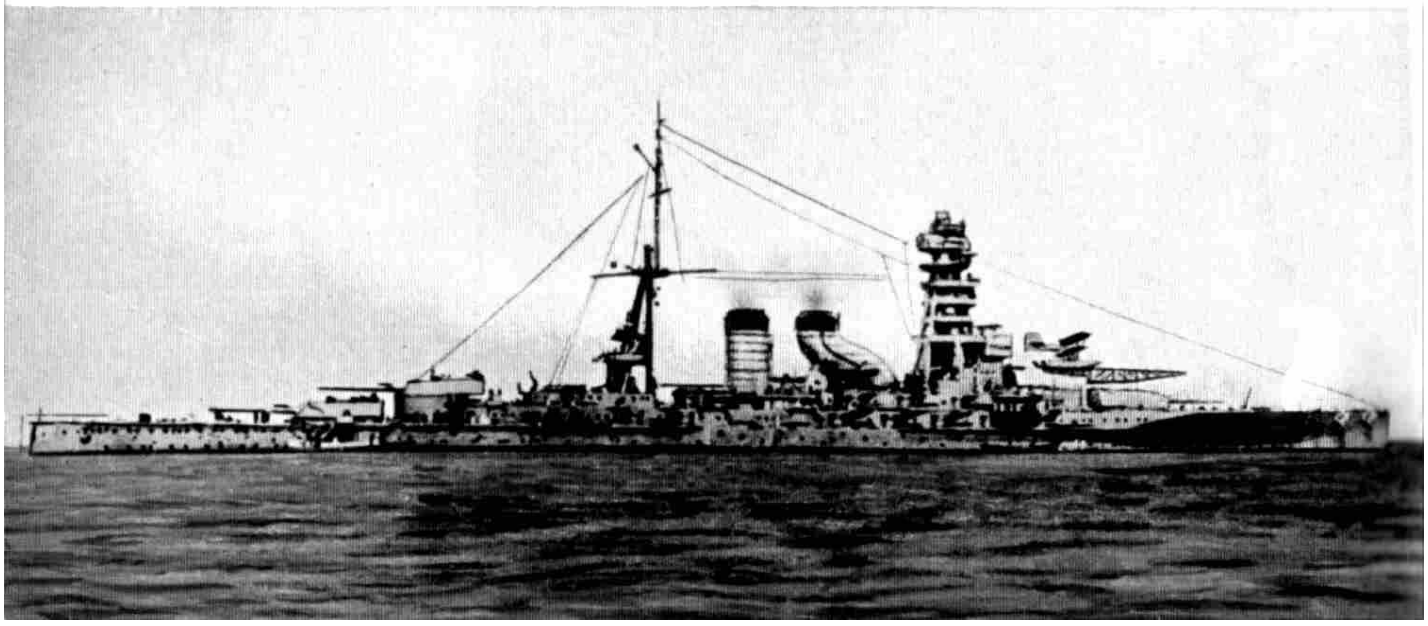


Der Kommandant der „Nagato“ Kapitän zur See Nagasima



Der 1. Offizier der „Nagato“ Fregattenkapitän Tagaha

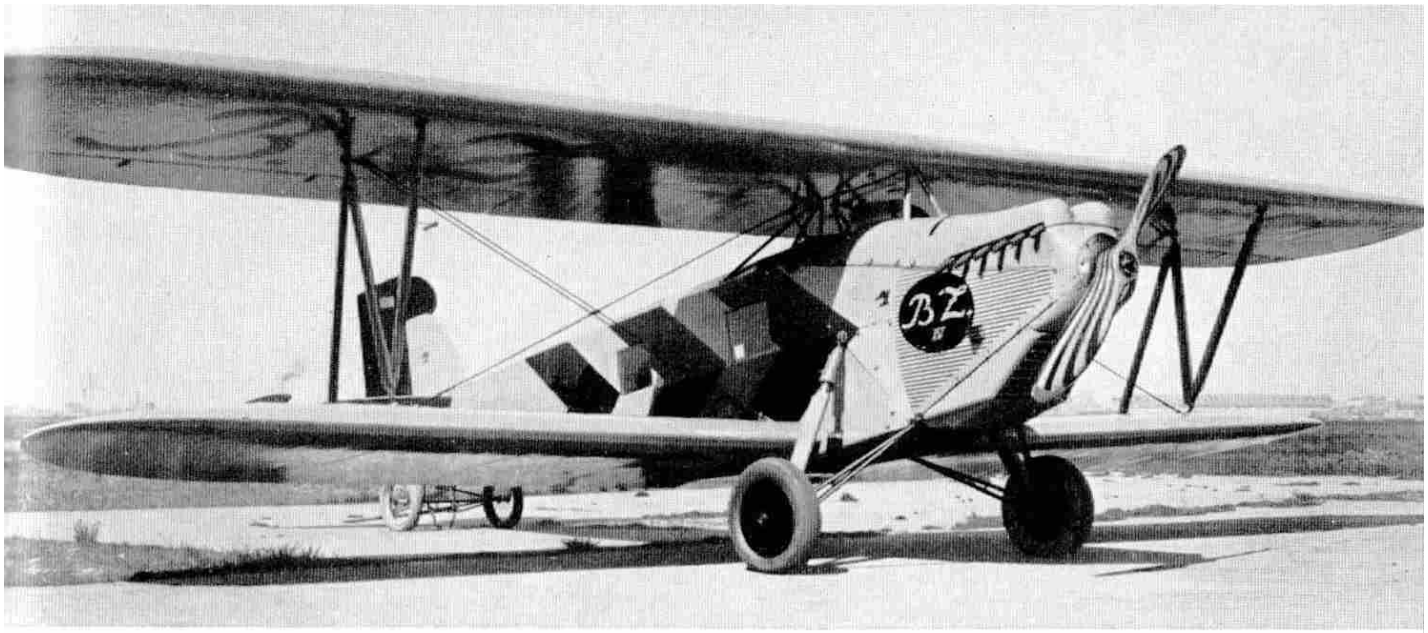
Das japanische Schlachtschiff „Nagato“ im Jahre 1925 mit Heinkel-Startbahn und Heinkel-Seeflugzeug auf dem vorderen Turm



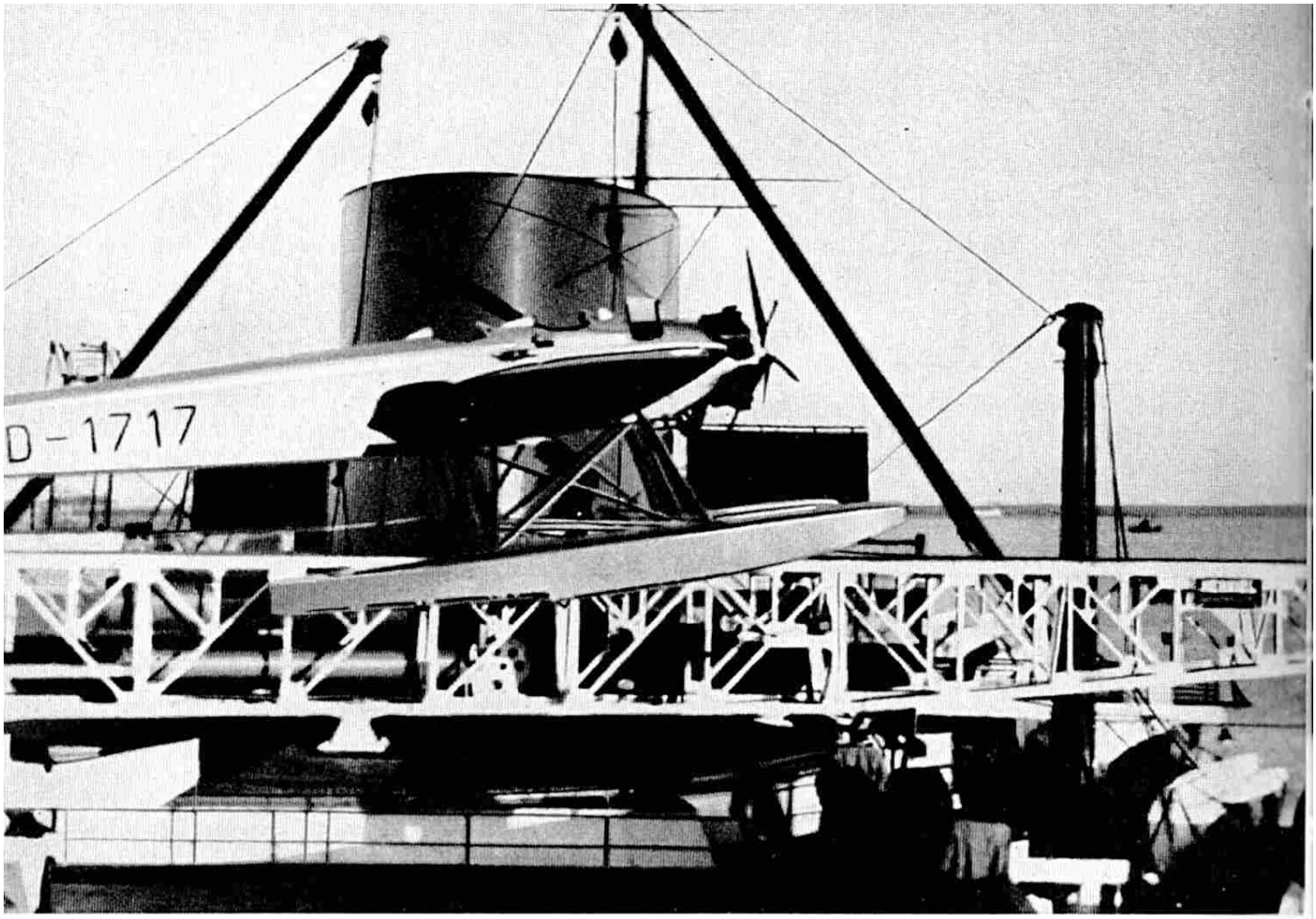
Schul- und Ausbildungsflugzeug He 24 W, das 1925 entstand und später, im Jahre 1929, durch die Flüge, die der Forschungsflieger Günther Plüschow mit seiner He 24 „Tsingtau“ unternahm, besonders bekannt wurde

Professor Junkers und Reichswehroffiziere in Zivil beim Seeflugwettbewerb 1926 in Warnemünde. V. l. n. r.: v. Richthofen (Vetter des bekannten Manfred v. Richthofen, später Generalfeldmarschall); Professor Hoff, Leiter der Deutschen Versuchsanstalt f. Luftfahrt in Adlershorst; Professor Junkers

Die He 5, auf der Wolfgang v. Gronau im Seeflugwettbewerb Warnemünde 1926 Sieger wurde



He 39, das erste für den Ullstein-Verlag gebaute Zeitungsflugzeug. 1926 1927. Das Flugzeug nach 100 000 km störungsfreien Fliegens



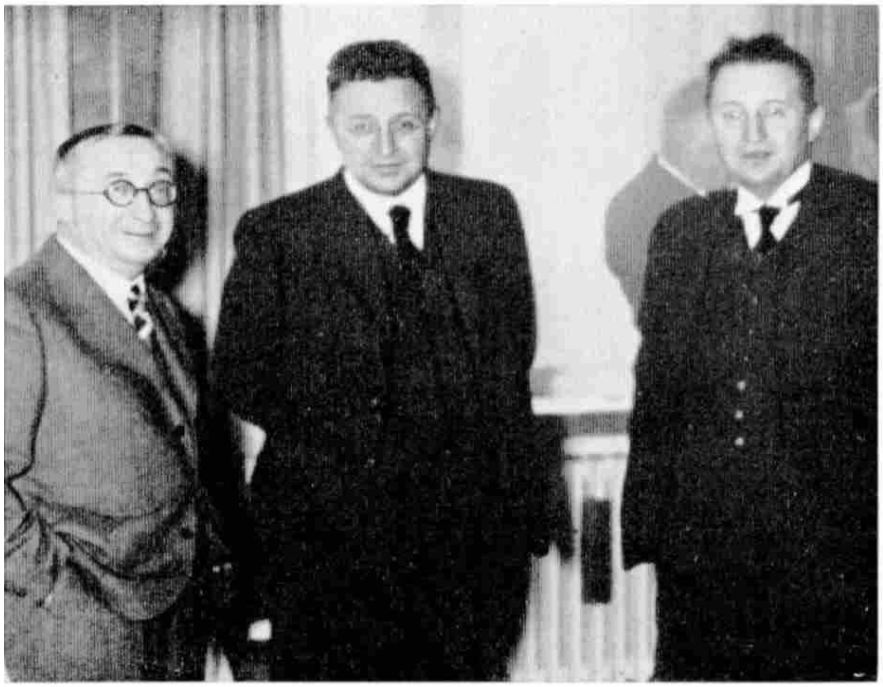
1929. He 12 auf meinem Katapult kurz vor dem ersten Start auf der „Bremen"

An Bord der „Bremen": V. l. n. r.: Oberregierungsrat Bäumker vom Verkehrsministerium; Schiller; Heinkel; Frau Heinkel; Thea Rasche; Studnitz; Schwärzler

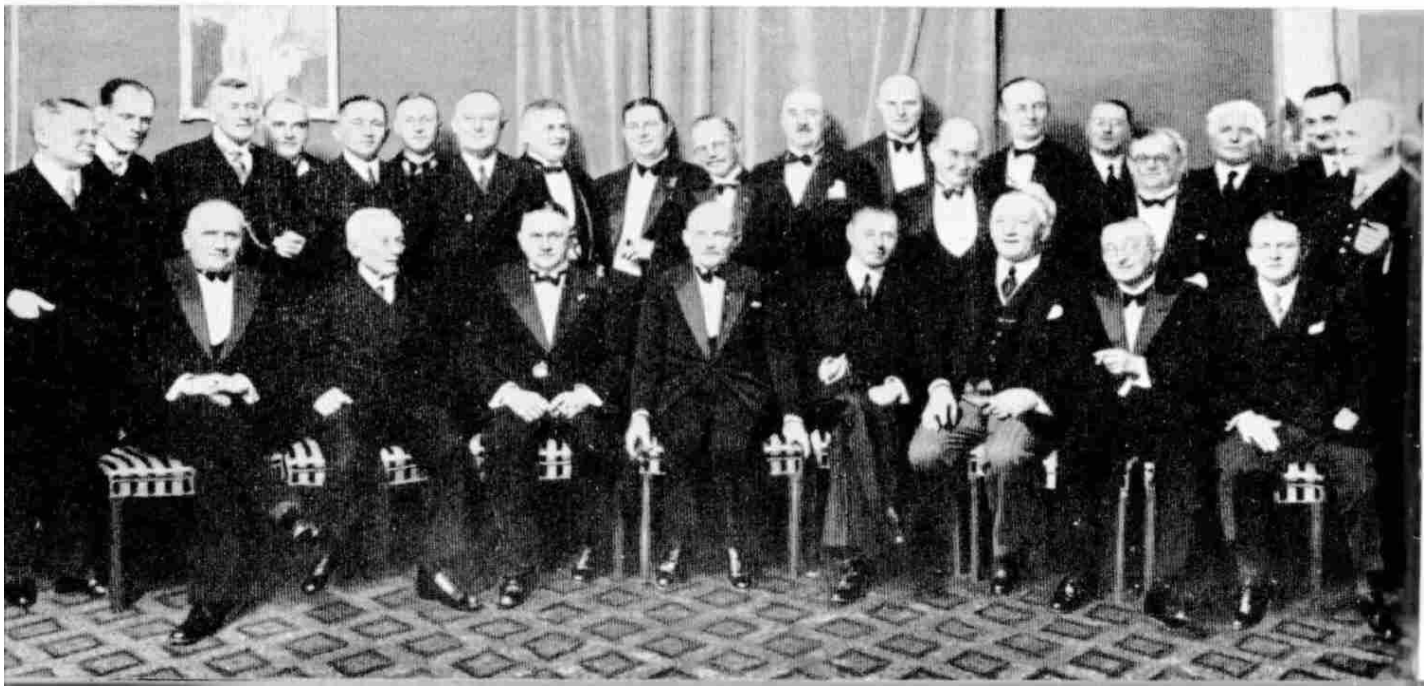
Erholungstage in St. Moritz 1930. Links und rechts außen meine ältesten verstorbenen Söhne Erich und Rolf. Links von mir die frühere deutsche Eislaufmeisterin Ellen Brockhöft, rechts von mir die Schlittschuhlehrerin Gräfin von Finckenstein

Der Kronprinz – sportlich

Mein erstes Kabinen-Seeflugzeug H 6, das 1927 gebaut wurde und bei einem Südatlantikflug auf den Azoren verunglückte

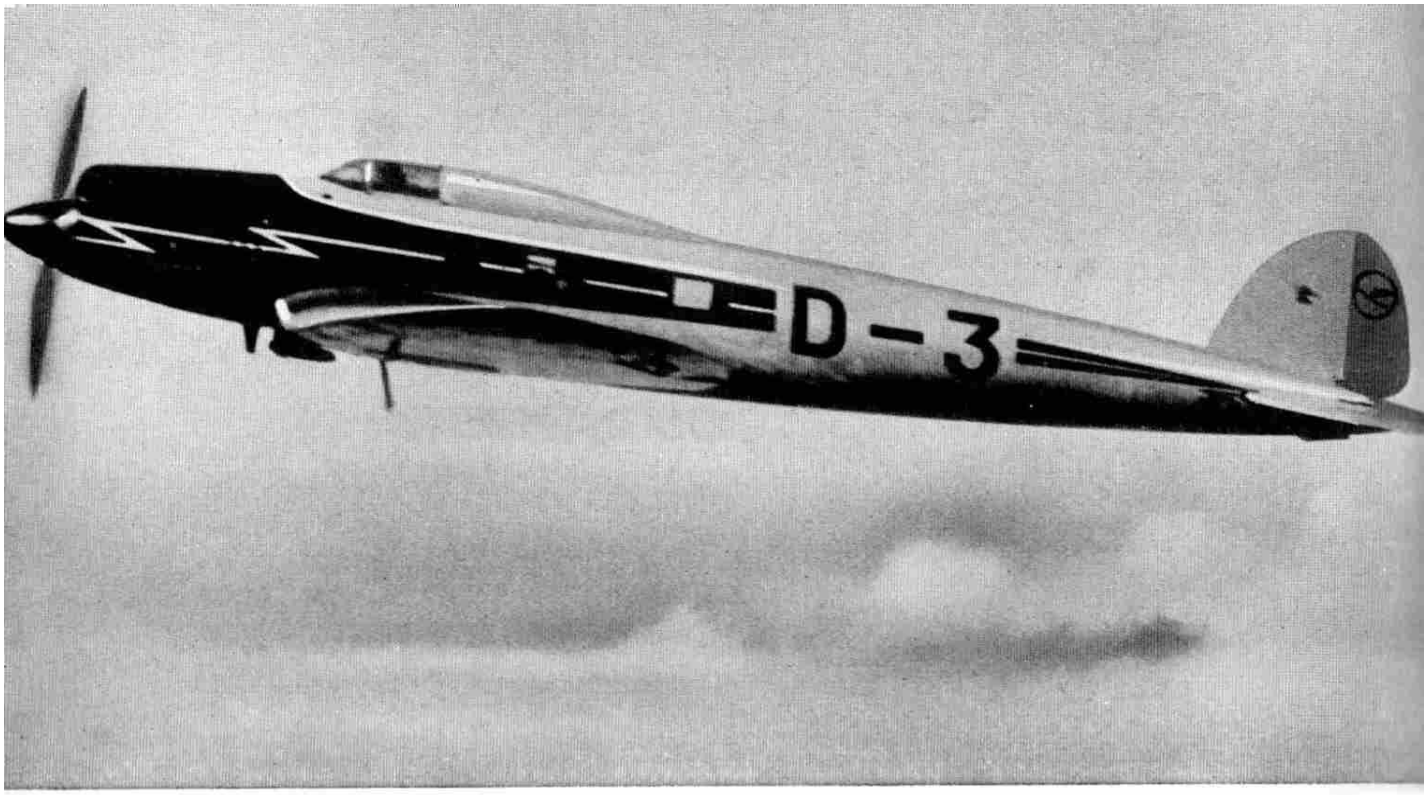


Die Brüder Siegfried (Mitte) und Walter Günter



Flugzeugkonstrukteure und Luftfahrtindustrielle aus dem Jahre 1931. V. l. n. r., hintere Reihe: Major Lehmann, Messerschmitt, Freiherr v. Butlar, Kasinger, Pfister, Mühlen, Stelling, Major Cerno, Siebel, Dr. Klemm, Mielatz, v. Pfistermeister, Hormel, v. Sydow, Professor Focke, Dir. Oesterle, Dr. Naumann; vordere Reihe: Dr. Huth, Prof. Junkers, Admiral Lahs, Prof. Dornier, Dr. Strauß, Oberstleutnant Wagenführ, Dr. Heinkel, Dipl.-Ing. Wolf

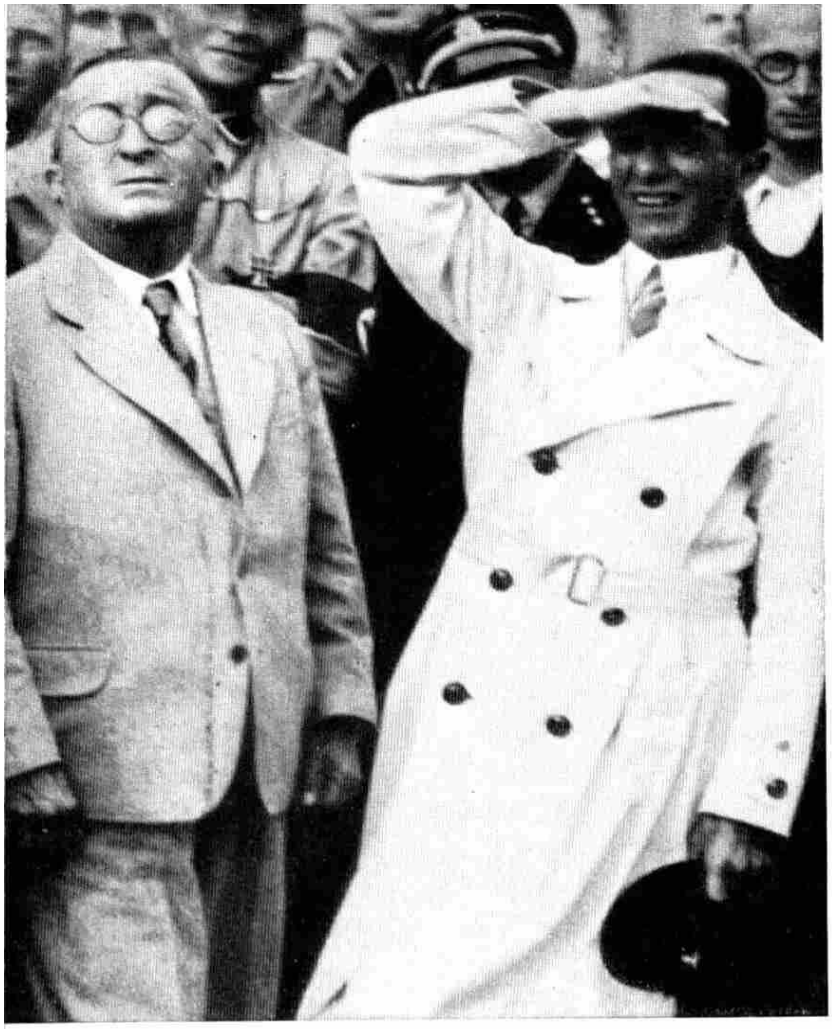
Elly Beinhorn mit meiner 1932/33 gebauten He 71, einer einsitzigen Maschine, mit der sie einen Flug rund um Afrika durchführte



1932/33. Schnellverkehrsflugzeug He 70 (Heinkel-Blitz) mit deutschem BMW-Motor

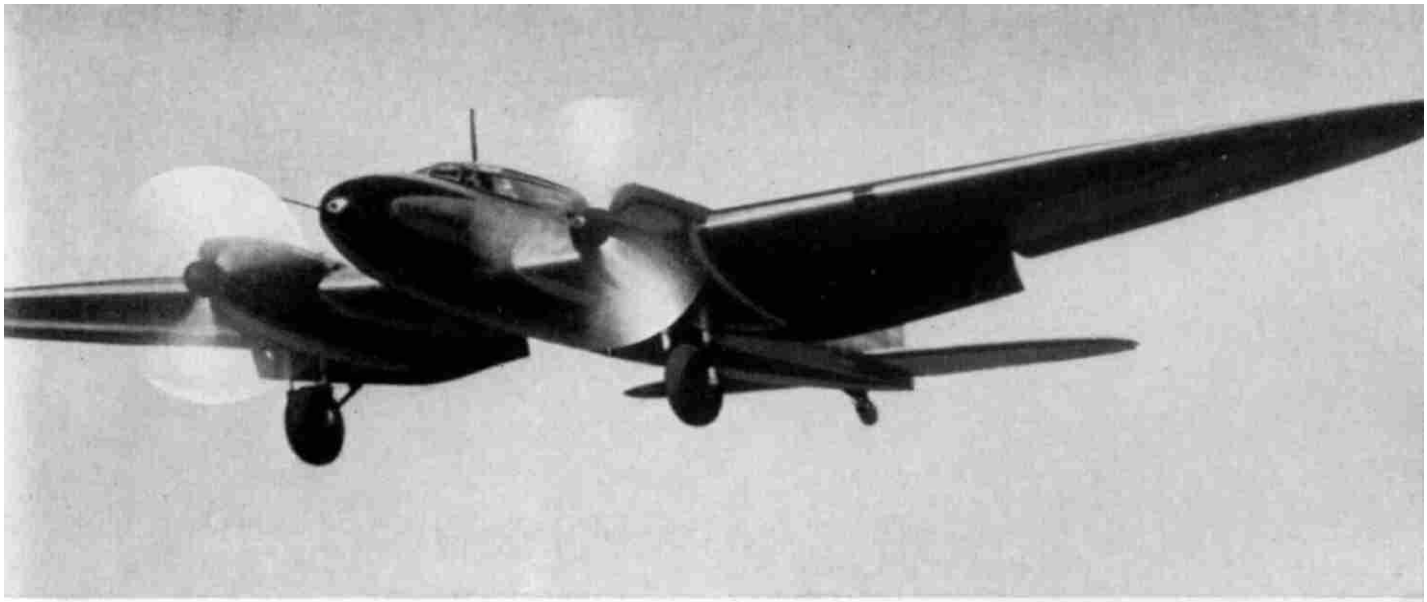
Die He 70 mit Rolls-Royce-Motor für England

Die erfolgreichen „Roten Teufel" (He 64 Sportflugzeuge) beim Europaflug 1932



Goebbels 1933 in meinem Werk Warnemünde

Der neuernannte Reichskommissar für die deutsche Luftfahrt, Göring, auf dem Flugplatz



1936. Schnellverkehrsflugzeug He 111

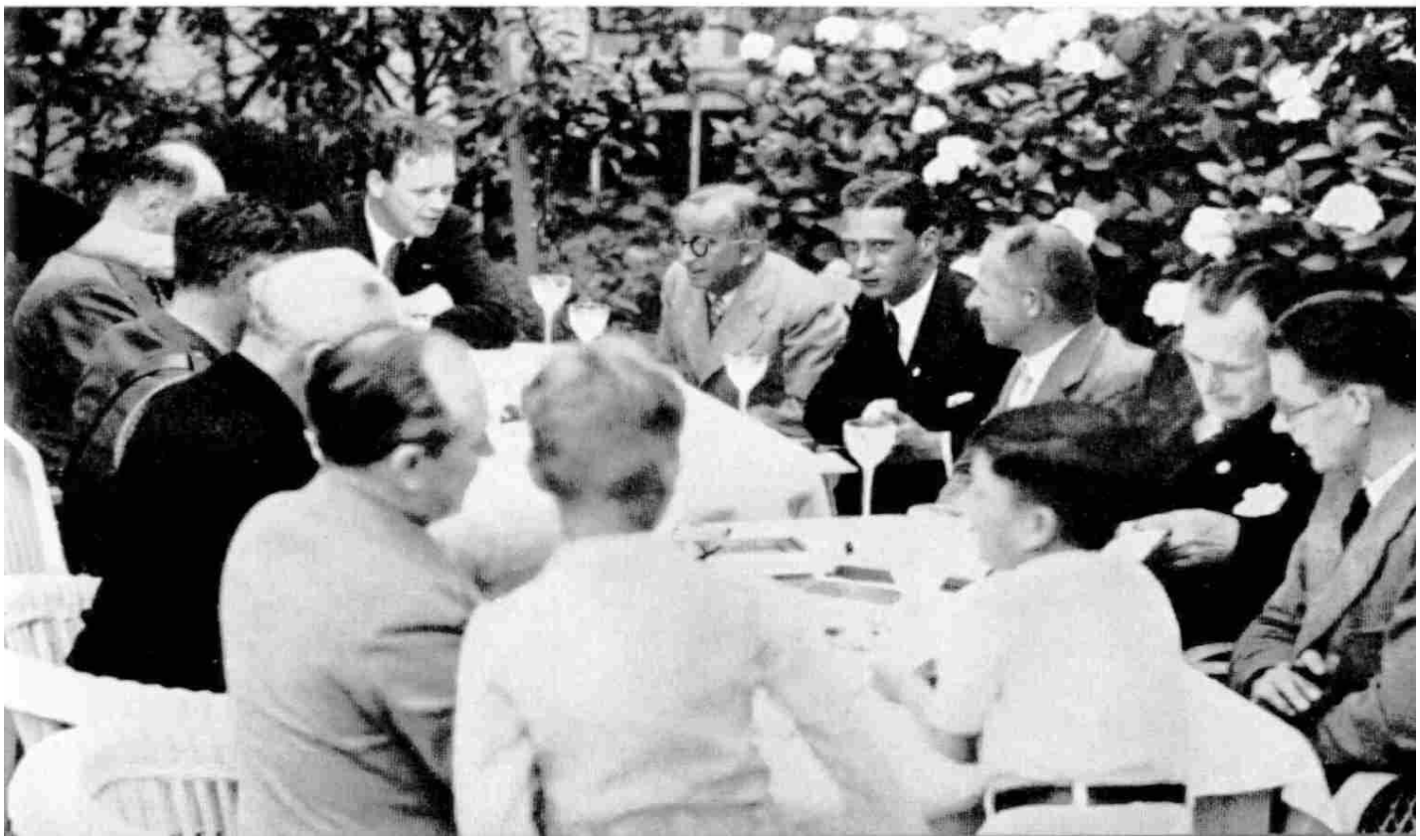
He 51, die ersten Jagdeinsitzer der Luftwaffe nach dem öffentlichen Hervortreten 1935

Mein viermotoriges Postflugzeug He 116, das etwas später, im Jahre 1937, entstand

Sturzkampfflugzeug He 50, das 1933 entwickelt wurde und in den ersten Verbänden der Luftwaffe Verwendung fand

Der Ozeanflieger Oberst Lindbergh bei einer Besichtigung der He 51 im Jahre 1937

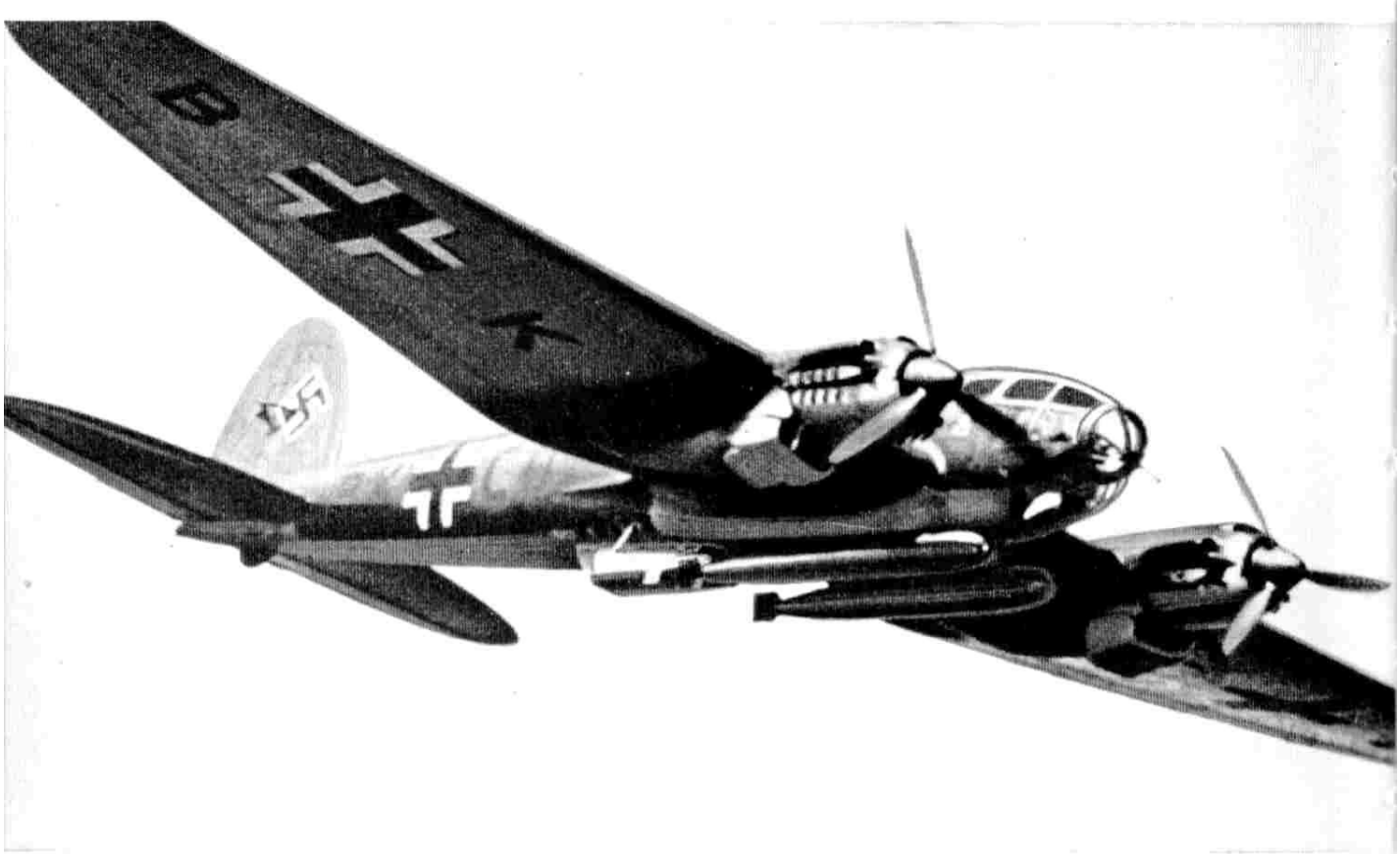
Mit Lindbergh und anderen Amerikanern im Garten meines Warnemünder Hauses



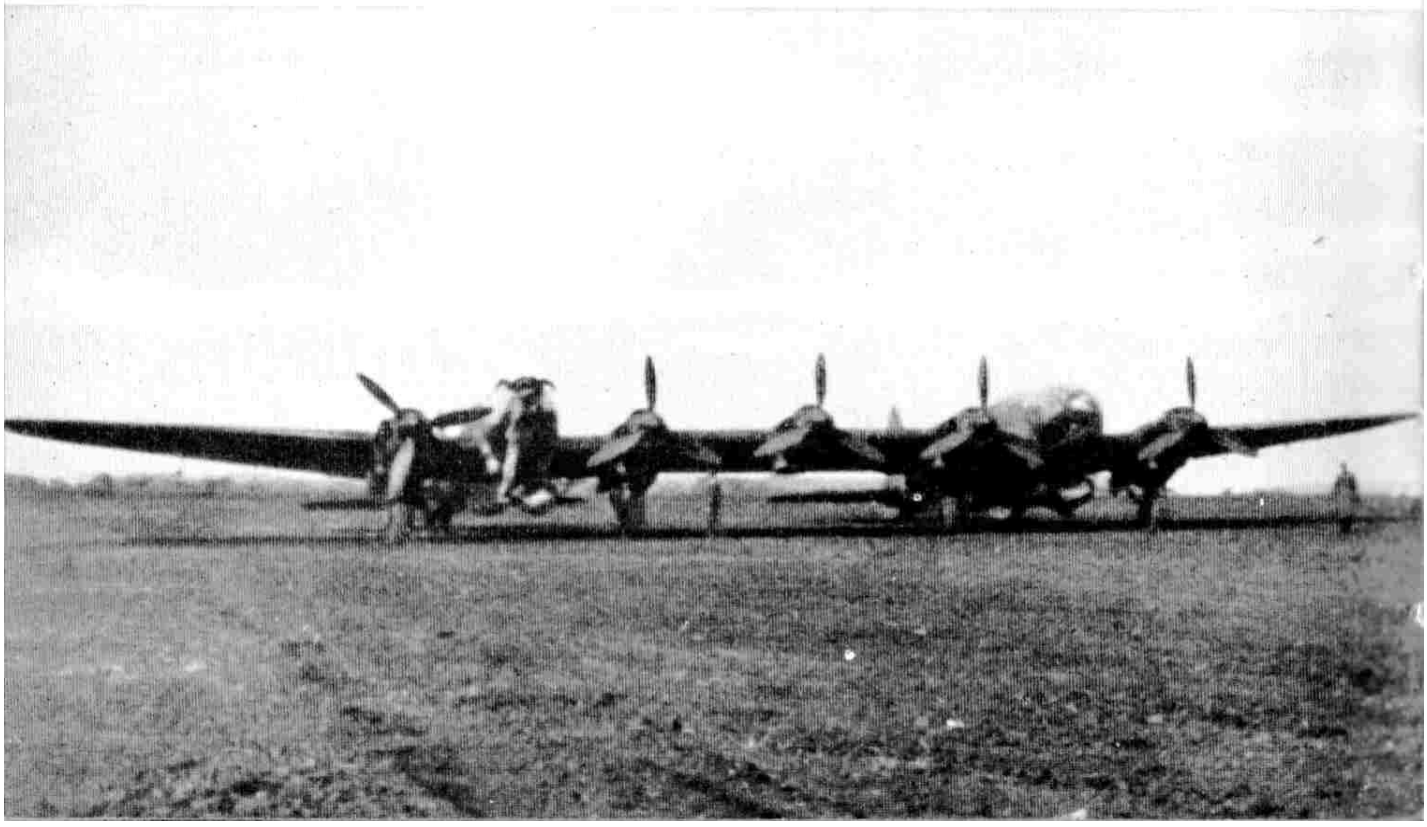
Werksiedlung in Oranienburg

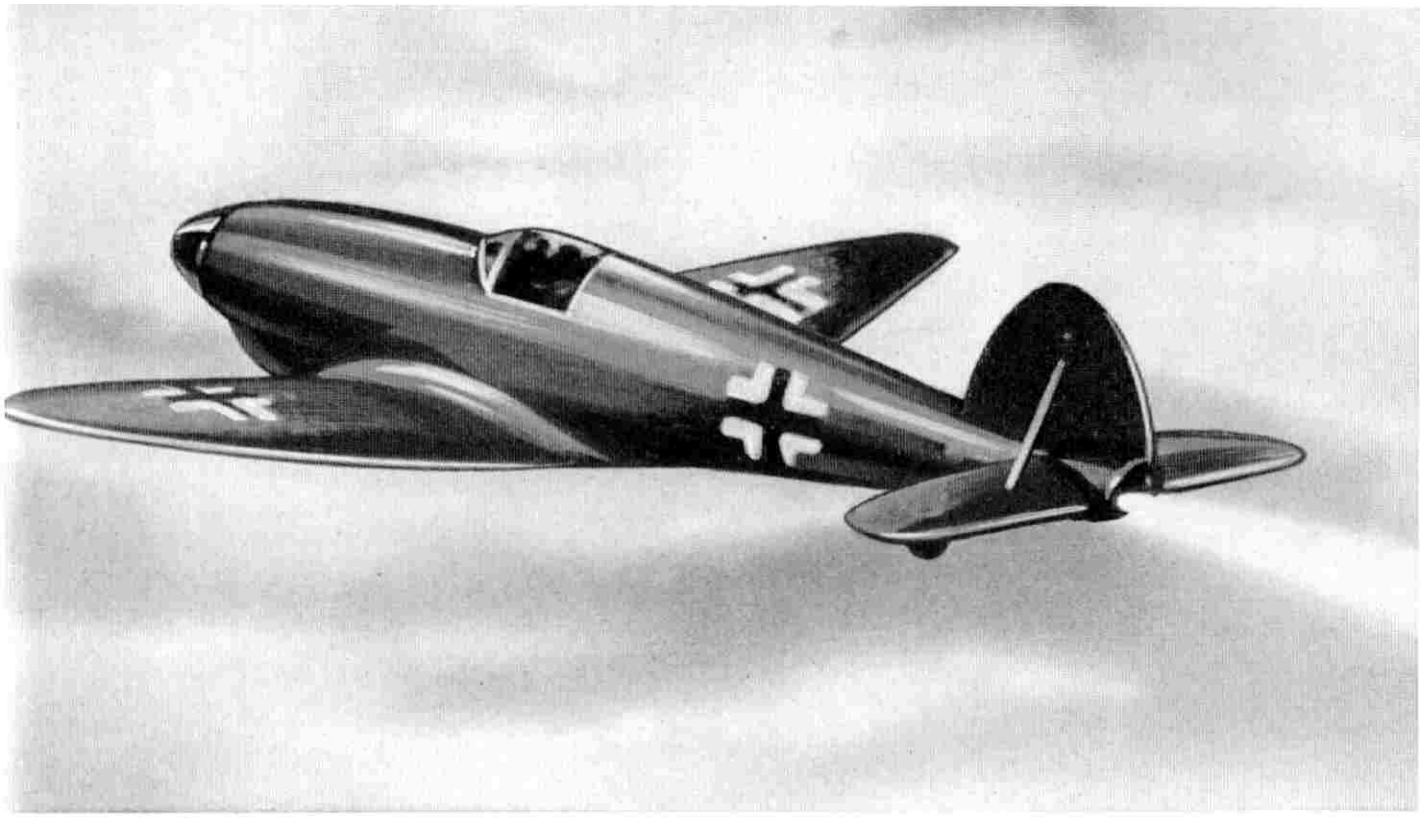
Der Generalstabschef der französischen Luftwaffe, General Vuillemin, zu Besuch in Oranienburg im Jahre 1938

Der Bomber He 111, der in zahlreichen Varianten von 1936–1945 gebaut wurde

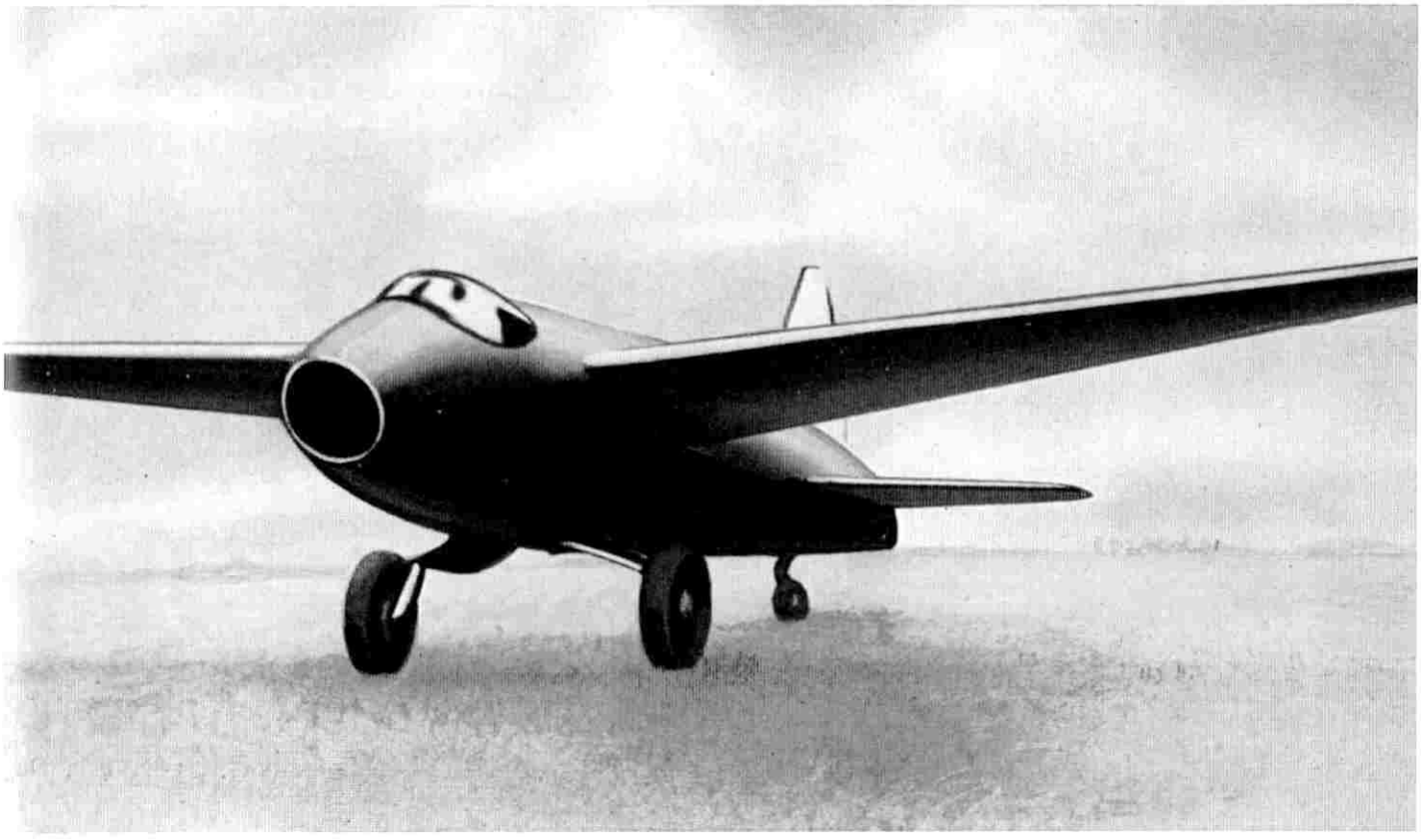


He 111 Z, das fünfmotorige Zwillingsflugzeug der Luftwaffe (Schleppflugzeug)



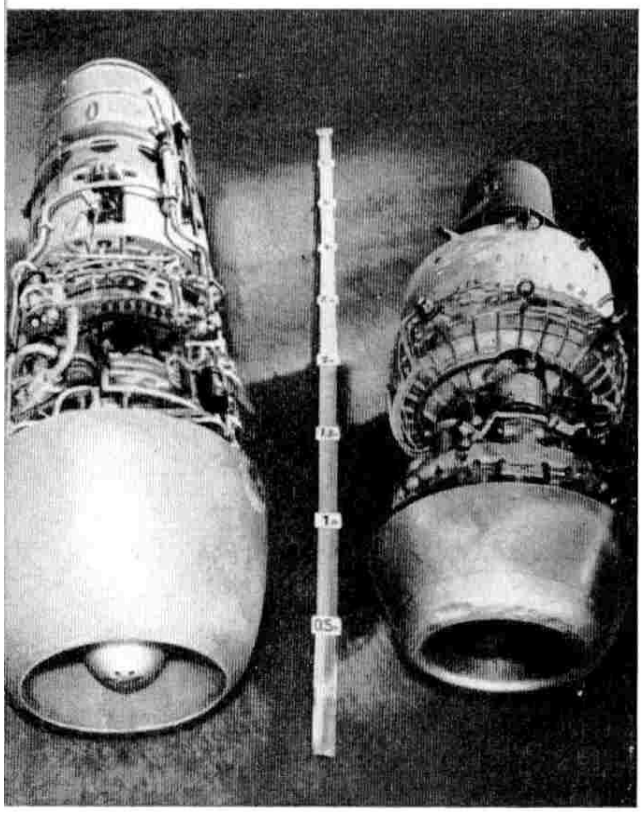


1937. He 112 als erste fliegende Versuchsmaschine mit Versuchsrakete



He 178, das erste Strahlflugzeug der Welt, das 1939 erfolgreich flog

Das im Kapitel: „Schritt über die Schwelle“ geschilderte „Verzögerungsfrühstück“ während des ersten Vorführungsfluges der He 178. 1939.
V. l. n. r.: Generalingenieur Reidenbach vom RLM, Ohain, Udet



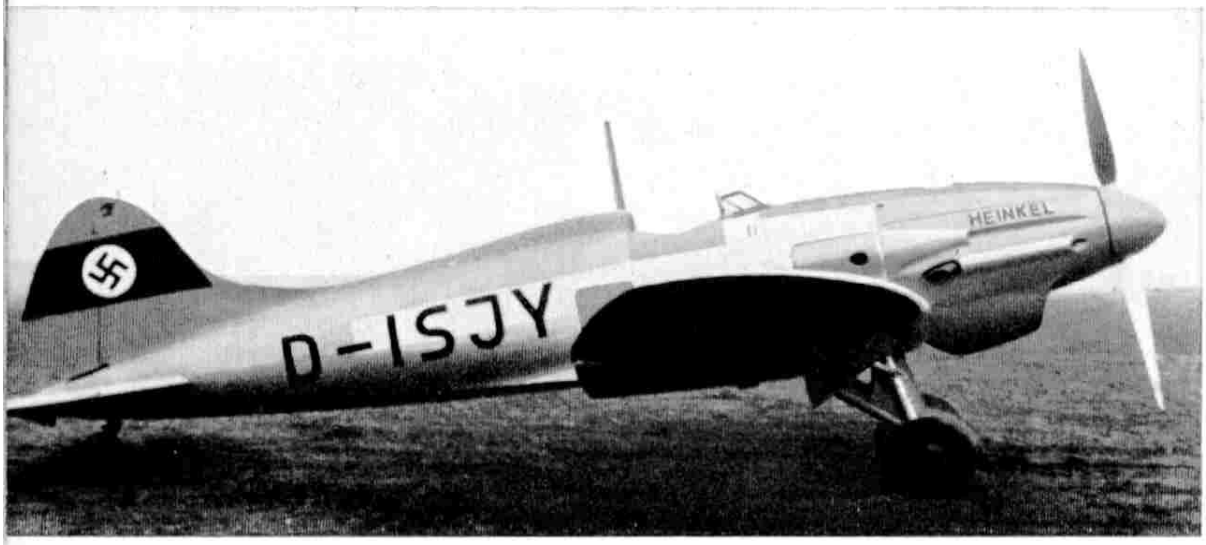
Strahltriebwerk He S 8 der He 280, (links im Vergleich zum wesentlich schwereren Junkers-Triebwerk 004 rechts)

Nach dem Einbau in die He 280

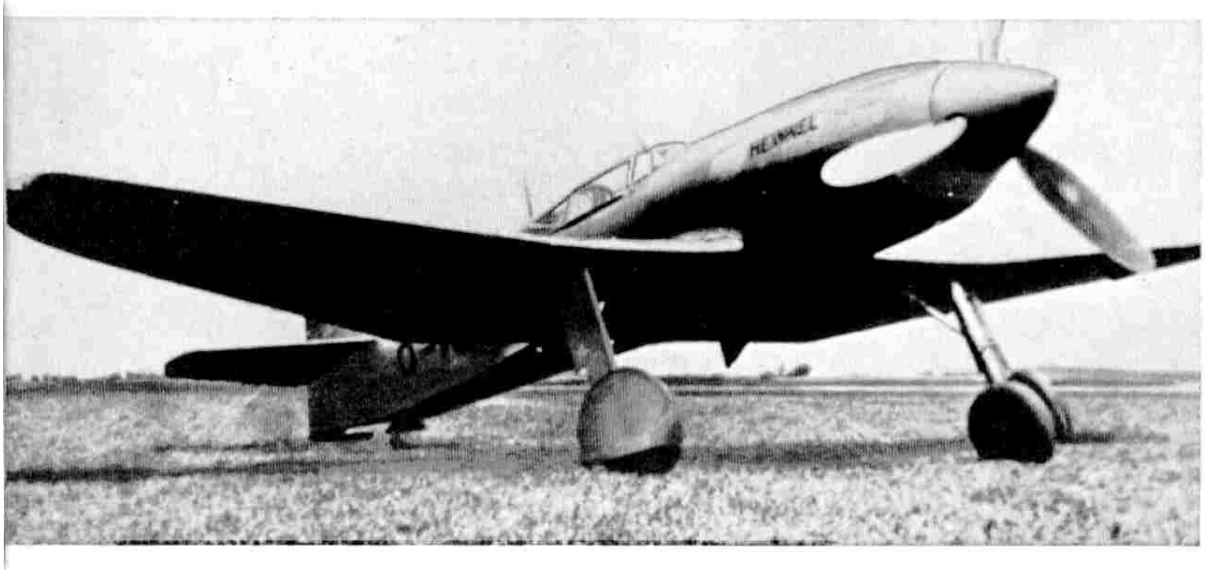
1942. Auf der Trapphahnbalz in der Umgebung von Wien

1938. Mit meiner Frau (links von mir) Aufbruch zur Gamsjagd vor der Erfurter Hütte

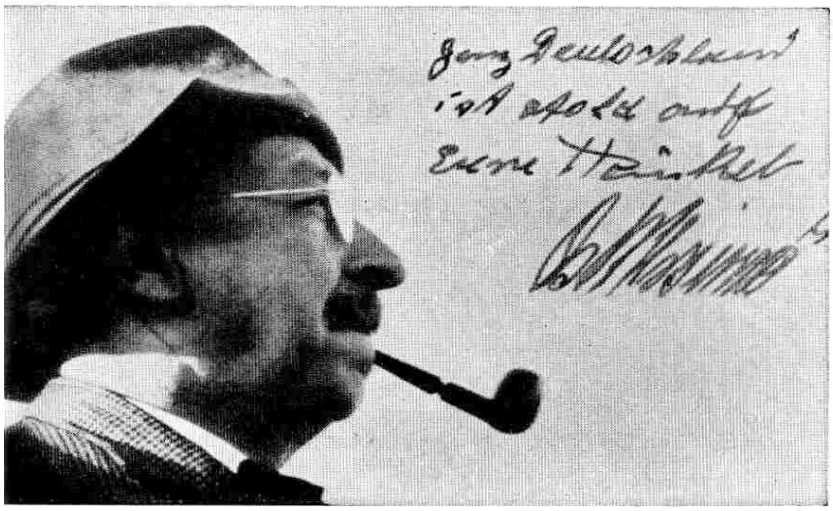
Sturzkampfflugzeug Heinkel He 118
im Jahre 1937



Jagdeinsitzer Heinkel He 112, ebenfalls 1937



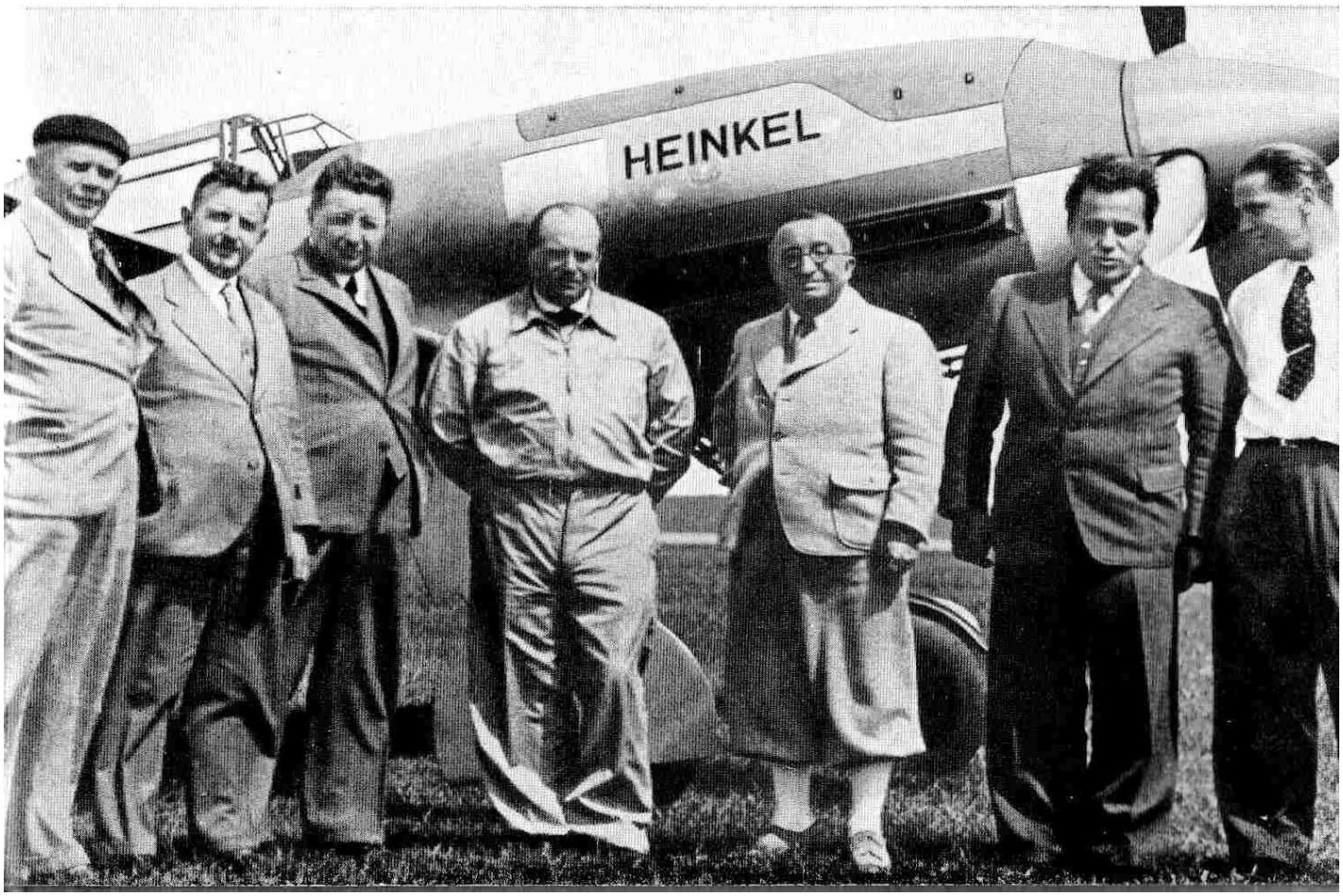
He 100, mit der Udet am Pfingstmontag 1938 den Geschwindigkeitsrekord über 100 km mit 634 km/h errang und Flugkapitän Dieterle am 30. März 1939 mit 746,606 km/h den absoluten Geschwindigkeitsweltrekord zum erstenmal an Deutschland brachte

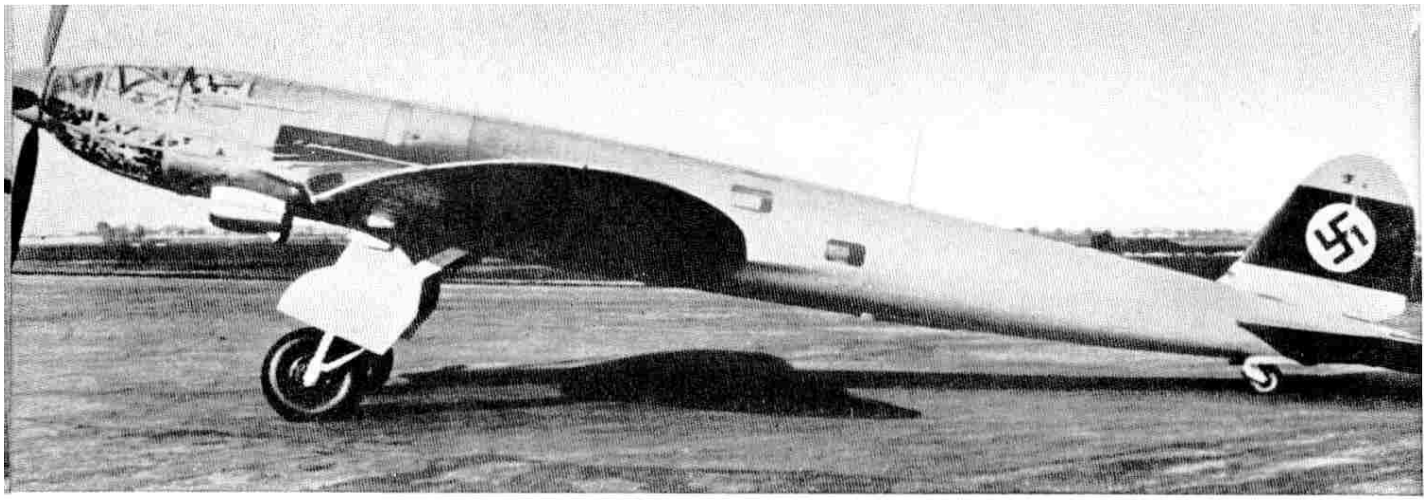


Der Rhönvater Oskar Ursinus gratuliert zum Pfingstrekord der He 100

Pfingsten 1938: Geschwindigkeitsrekord Udets auf He 100 über die 100-km-Strecke. Udet, wie er sich und mich nach dem Flug als Karikaturist sieht

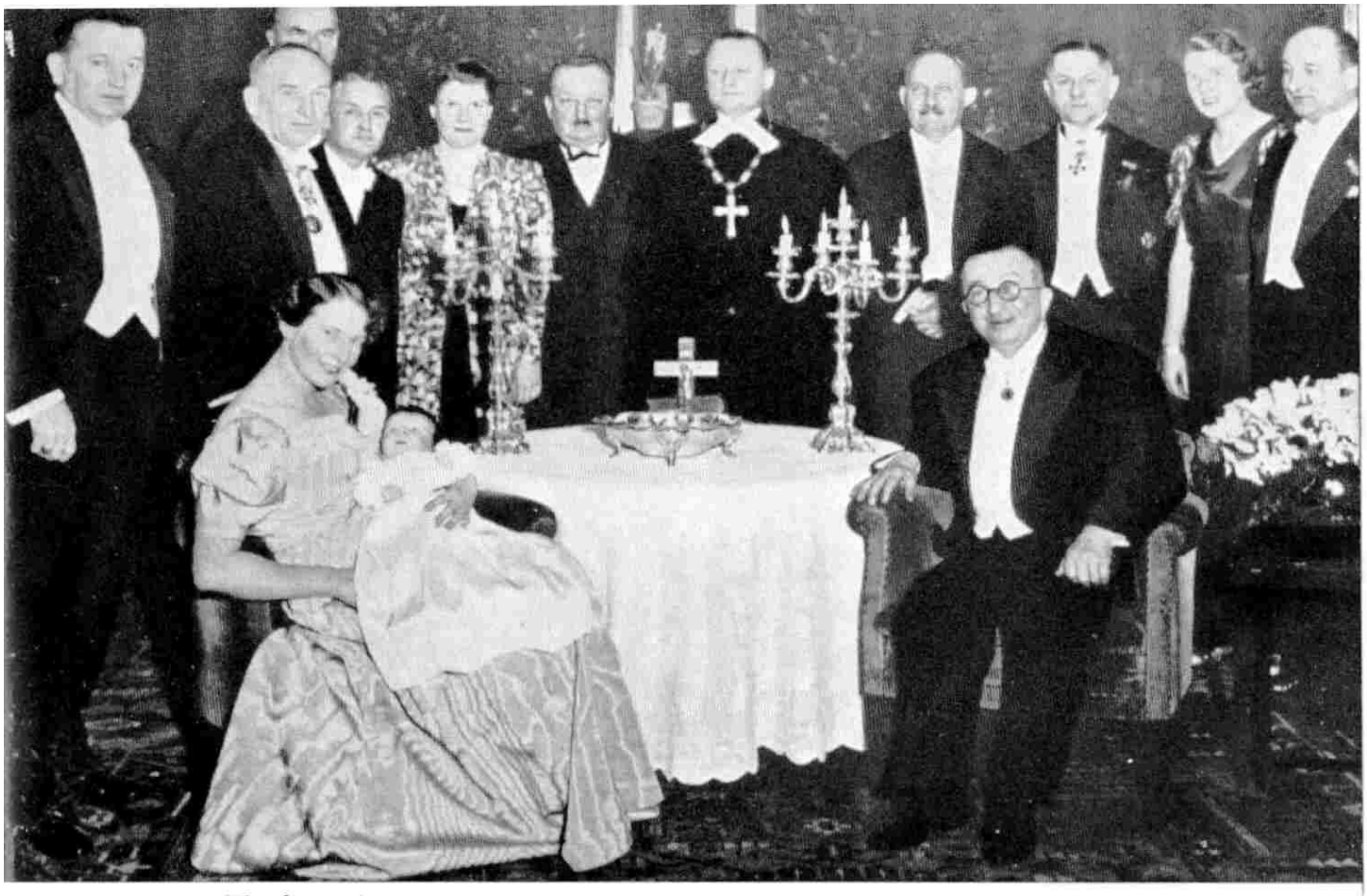
Vor der erfolgreichen Maschine: V. l. n. r.: Köhler, Schwärzler, Siegfr. Günter, Udet, Heinkel, Hertel, Werkspilot Herting





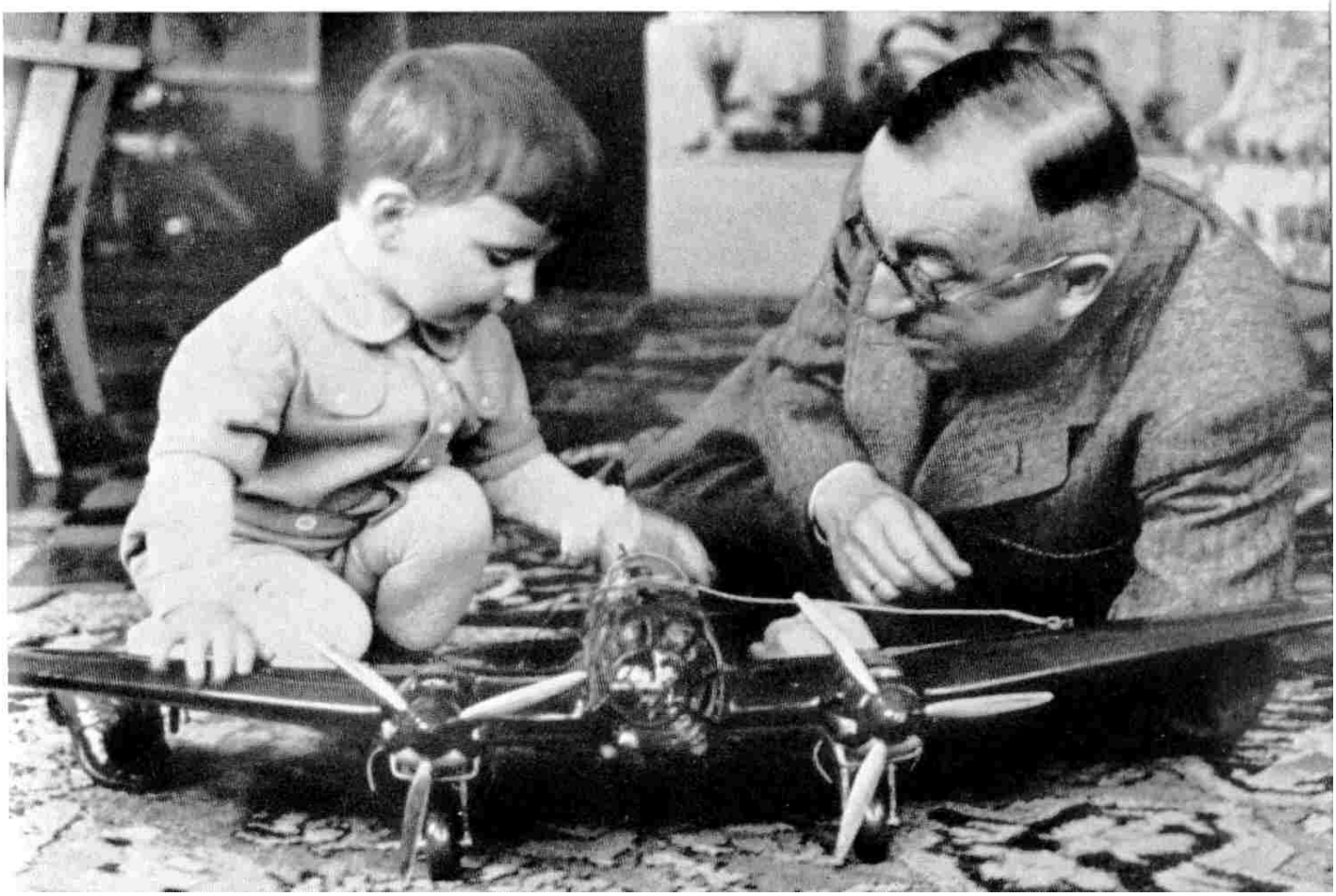
Schnellkampfflugzeug He 119 als Versuchsflugzeug für Doppelmotoren, die auf eine Luftschraube wirken. Flugkapitän Nitschke errang damit 1937 mit 504 km/h den internationalen Geschwindigkeitsweltrekord über 1000 km

Rekordflieger Dieterle eroberte im März 1939 mit der He 100 den absoluten Geschwindigkeitsweltrekord

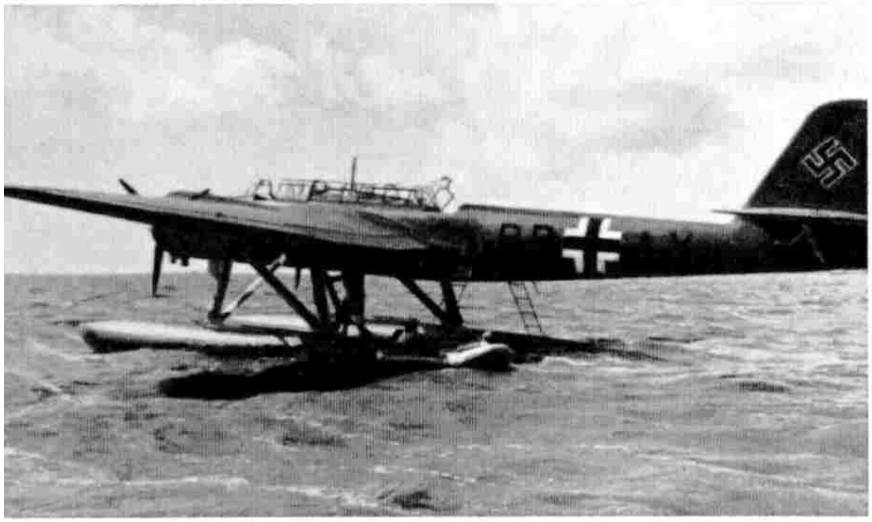


1939. Taufe meines jüngsten Sohnes Karl Ernst August durch den Landesbischof von Mecklenburg. Von l. n. r. stehend: Reinhard, Prof. Bleeker; von Pfistermeister, Alfred Heinkel, Frau Rahe, mein Bruder Karl, Bischof Schulze von Mecklenburg, Dr. August Euler, Staatssekretär a. D., Admiral Lahs, meine Sekretärin Frl. Lindemann, Tennis-Altmeister Rahe

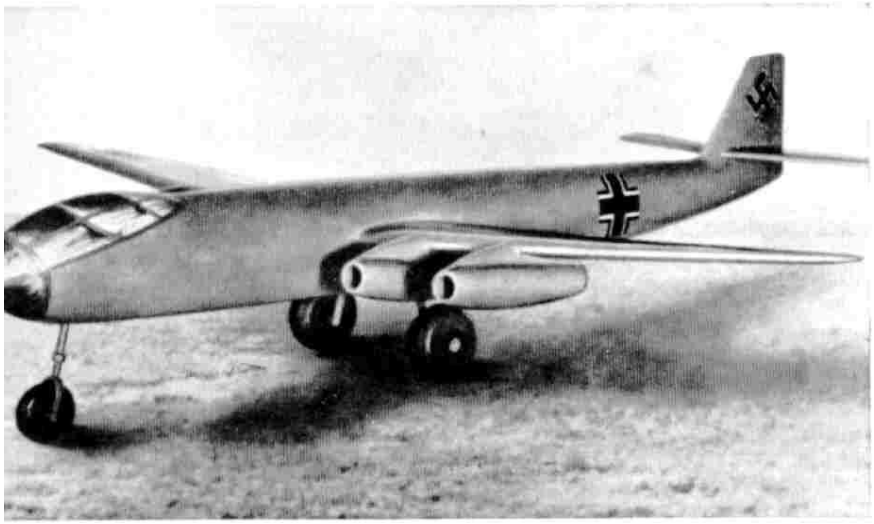
Mit meinem Jüngsten, Karl Ernst August, beim Spielen



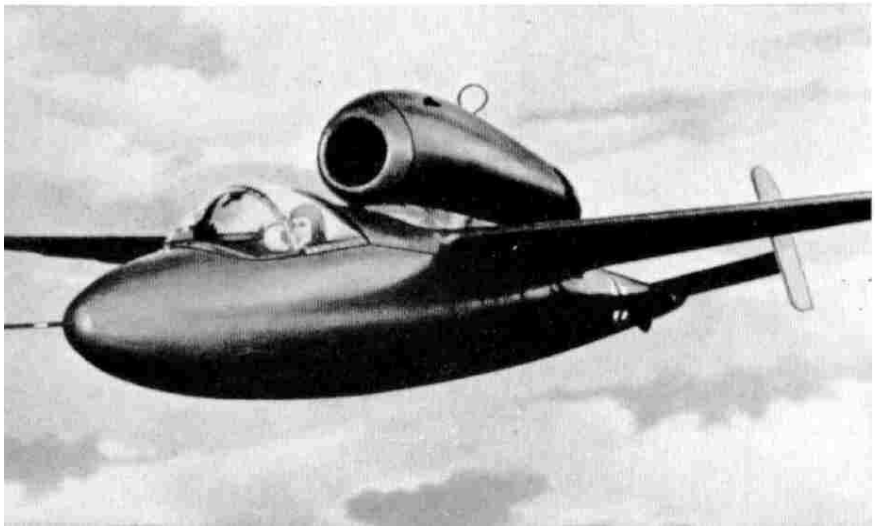
Viermotoriges Fernkampfflugzeug He 117 auf einem Erprobungsflug 1941



Das zweimotorige See-Mehrzwecke-Flugzeug He 115 vor der norwegischen Küste im Jahre 1941



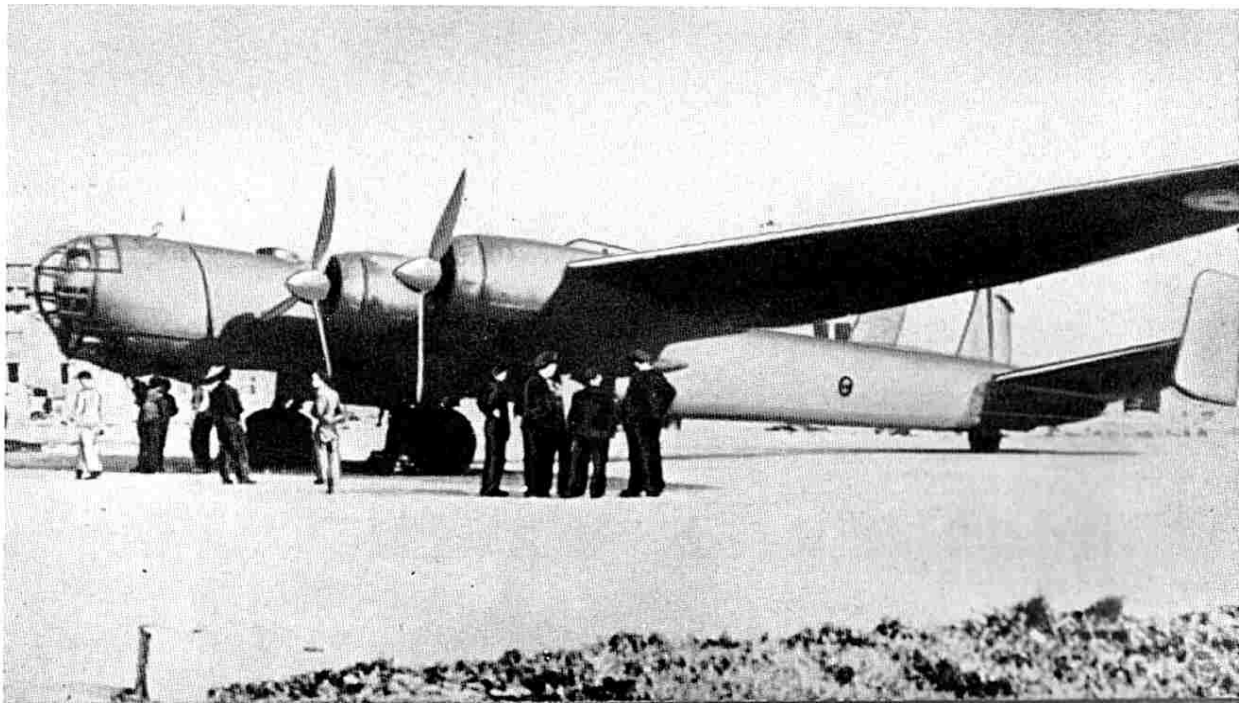
Mein viermotoriges Strahlbomberprojekt 1944/45, das nicht mehr zur Durchführung kam



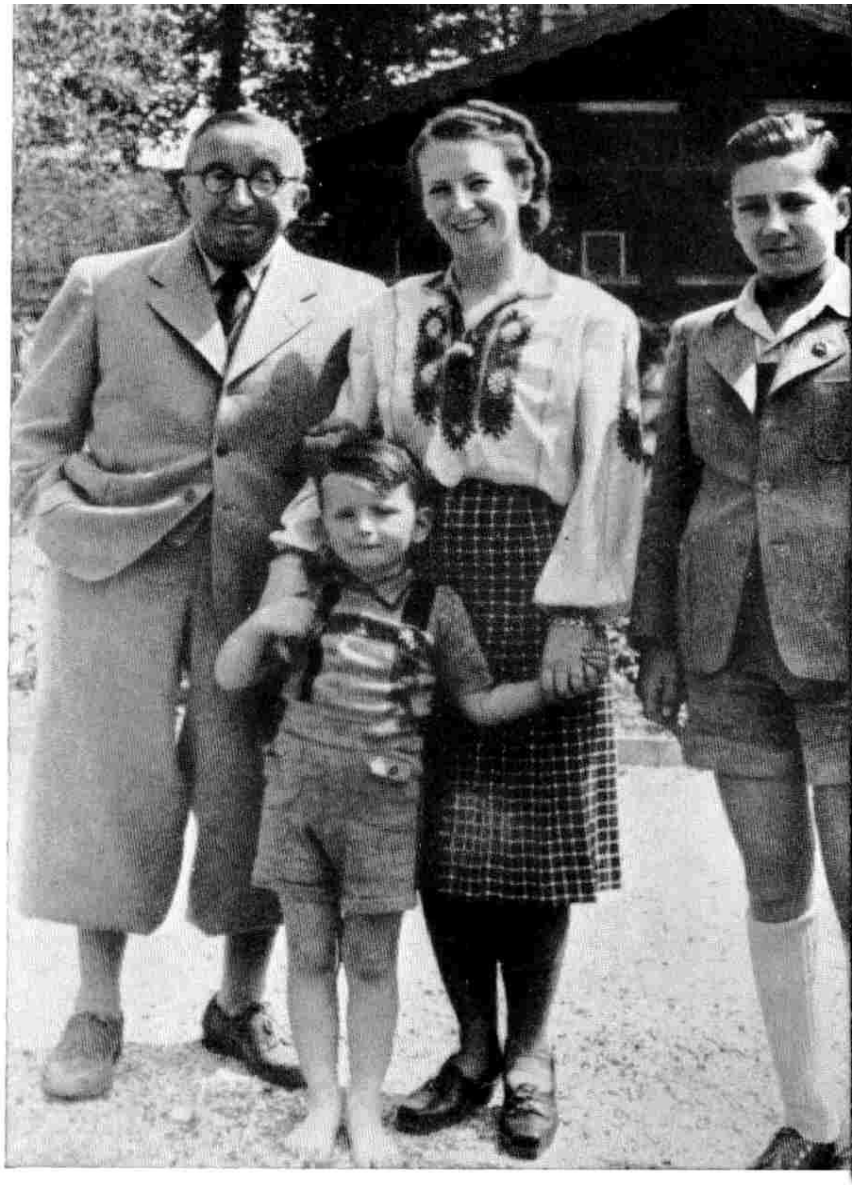
Mein letztes Serienflugzeug 1944/45, der Strahljäger He 162, der den Namen „Volksjäger“ erhielt

Der französische Luftfahrt-Industrielle Farman bei mir in Warnemünde im Jahre 1941

Viermotoriges Kampfflugzeug He 274, das von 1941–1945 bei Farman im besetzten Frankreich als Sonderentwicklung für Höhenflug gebaut wurde



Das Werk Marienehe nach dem Großangriff 1942

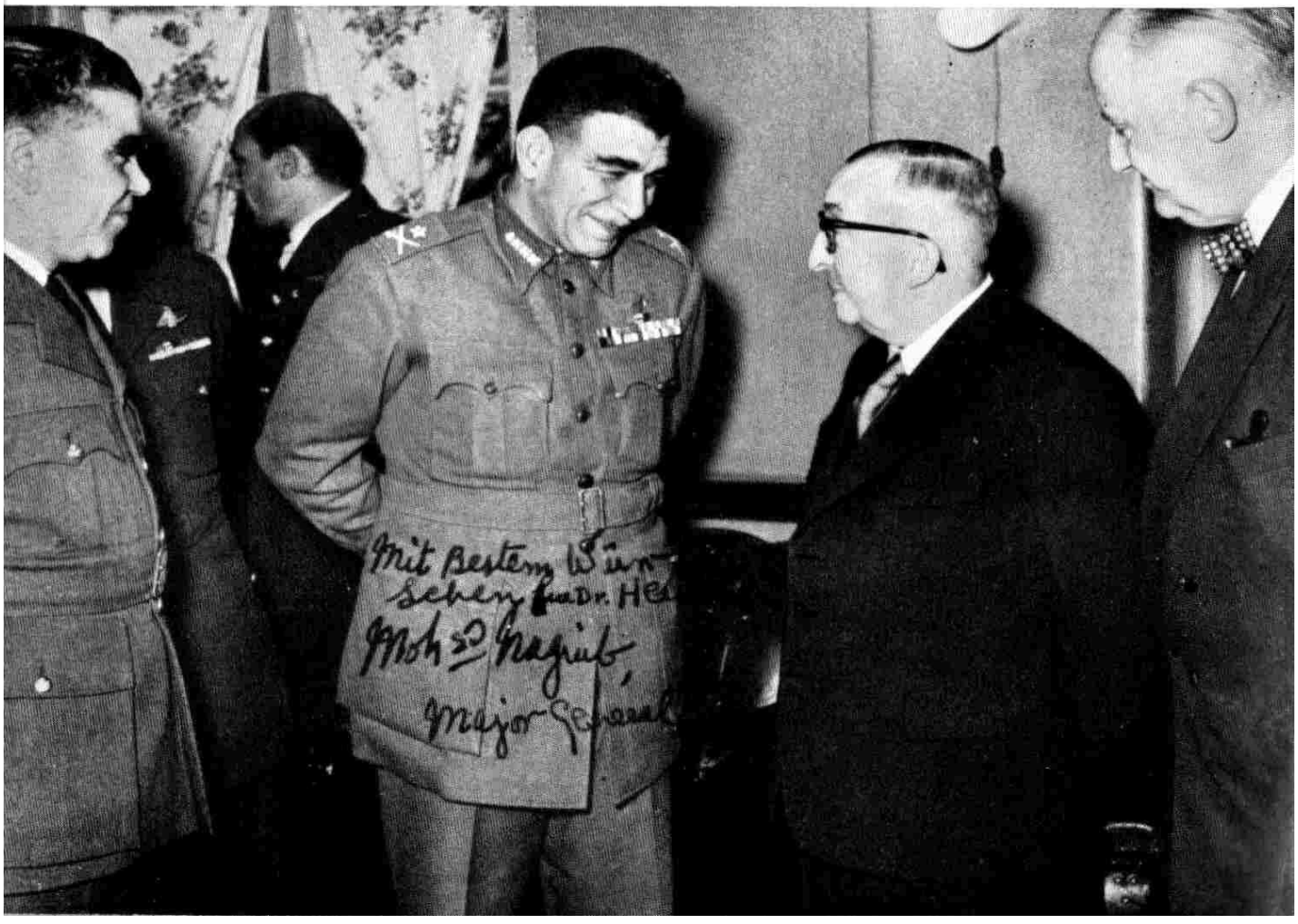


1944. Nach der Evakuierung nach Österreich mit meiner Frau und meinen Söhnen Ernst (rechts) und Karl Ernst August

Nach dem Kriege. 1948. Mit dem alten Flugpionier August Euler, meiner Frau und meinem Sohn Karl Ernst August, dem Patenkind von Euler

1952: Besuch Dr. Hjalmar Schachts bei mir in Stuttgart. Neben mir: Frau Schacht, meine Frau, Dr. Schacht

Am 5. 3. 1953 in Cairo-Heliopolis bei einem Empfang, den General Naguib zu meinen Ehren im Kasino der ägyptischen Luftwaffe gab. V. l. n. r.: Machmud Hassan, Chef der Luftwaffe, Naguib, Heinkel, Seekatz



1952: Von neuem an die Arbeit mit meinen ältesten Mitarbeitern. V. l. n. r.: Schwärzler, Heinkel, Oberingenieur Töpfer, Kleinemeyer, Jupp Köhler

* * * * * * *